

LE VIE D'ITALIA



RIVISTA MENSILE DEL TOURING
CLUB ITALIANO - ORGANO
UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE
PER LE INDUSTRIE TURISTICHE



Barolo

LA GRAN MARCA
DI CHIANTI



CASA VINICOLA
BARONE RICASOLI
FIRENZE

OPOPEPTOL

IL DIGESTIVO CLASSICO

L'uomo che
digerisce bene
è più sereno,
più volitivo,
più forte.



CARLO ERBA S. A. MILANO

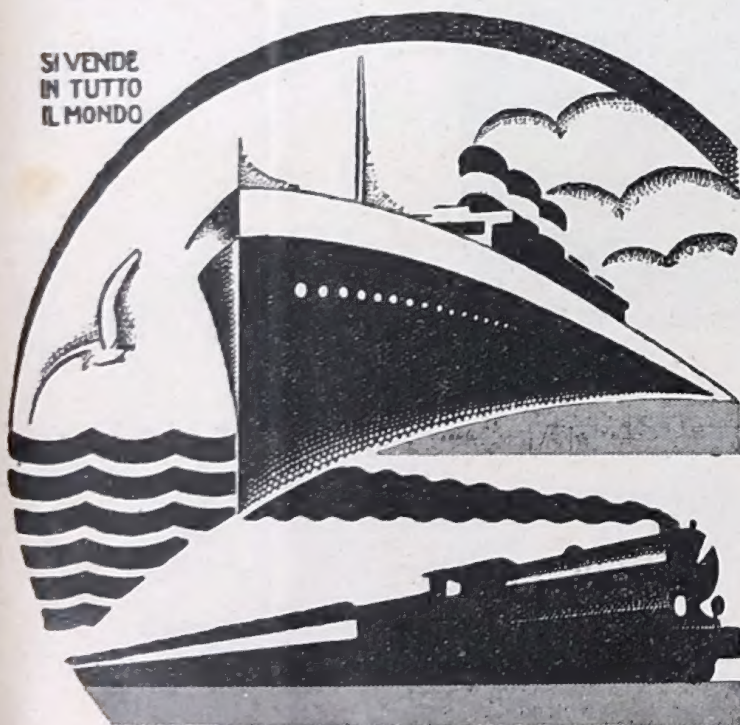


CREPALDI





SI VENDE
IN TUTTO
IL MONDO



in viaggio

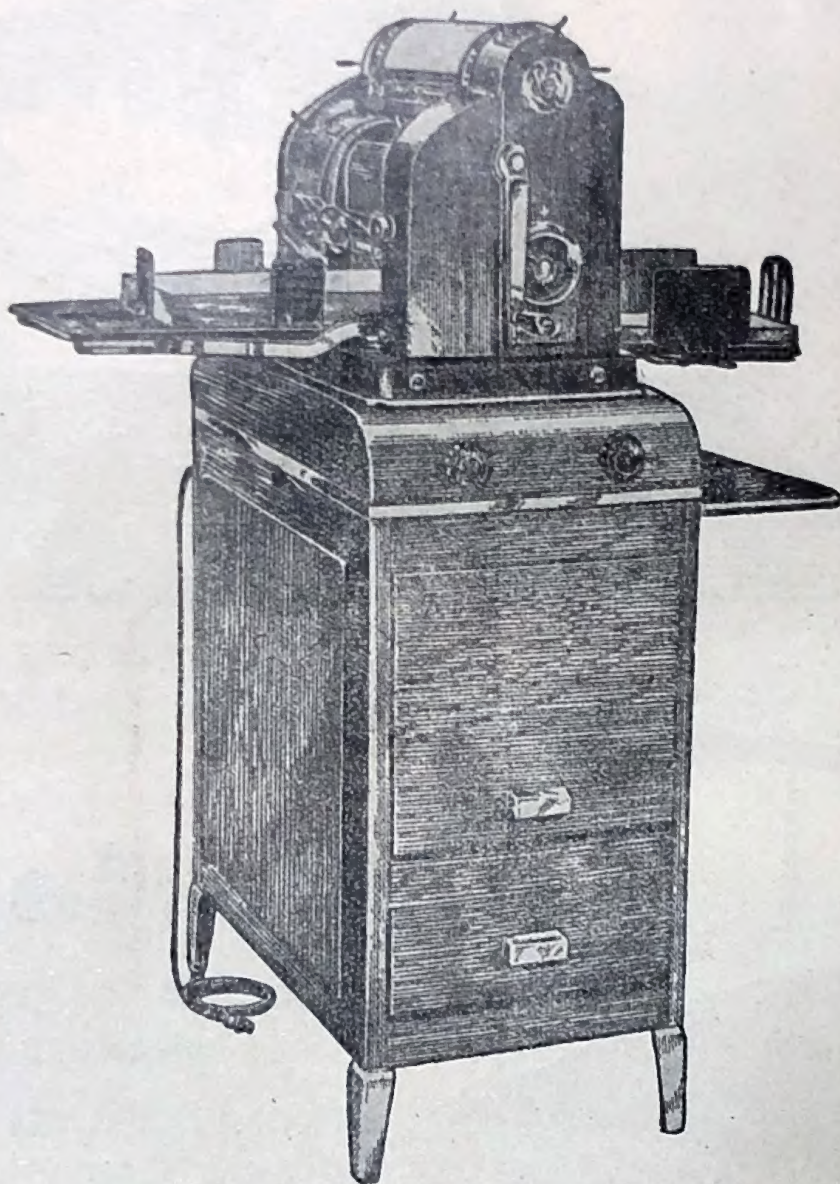
la sete si fa sempre
sentire!

Non dimenticate
di portare con voi
una bottiglia
della più pura
e dissetante
fra le acque
minerali



ACQUA di S. PELLEGRINO

Gestetner



I NUOVI MERAVIGLIOSI MODELLI «GESTETNER»

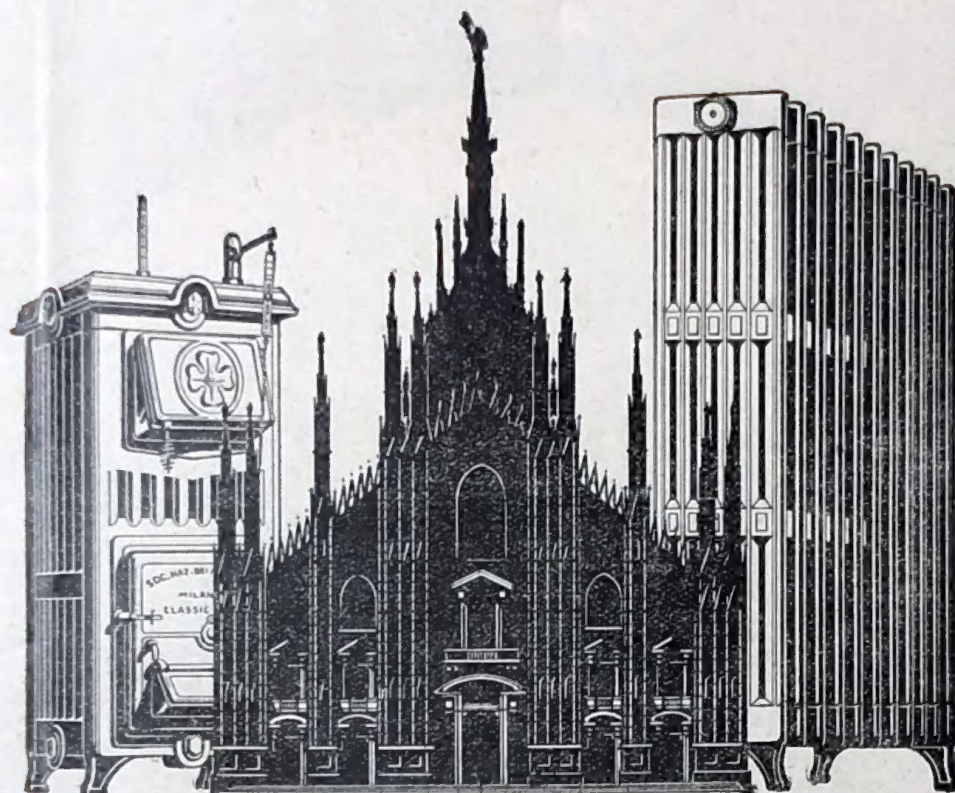
Funzionamento perfetto - modo semplice d'usarli - massima economia di spesa e di lavoro nella riproduzione di qualsiasi stampato (circolari, avvisi, lettere, listini, moduli, formulari, statistiche, disegni, cataloghi).

Ministeri - Enti Statali - Comandi Militari - Enti e Corporazioni Fasciste - Municipi e Università - Scuole - Istituti - Consigli Provinciali Economia - Banche - nonchè migliaia di Aziende Industriali e Commerciali hanno trovato nel «GESTETNER» il miglior collaboratore.

Una pratica dimostrazione NON IMPEGNATIVA, dà modo di conoscerne ed apprezzarne gli svariati usi per poterli applicare quando se ne presenti l'occasione.

CHIEDETELA OGGI STESSO

alla C. A. M. - MILANO, Via Moscova, 27 - Tel. 66-276 o alle nostre Filiali di:
GENOVA - ROMA - TORINO - TRIESTE - BOLOGNA - FIRENZE - PADOVA - NAPOLI



RADIATORI CALDAIE IDEAL & IDEAL in 24 anni di attività

Il metallo impiegato nei **Radiatori «Ideal»** e nelle **Caldaie «Ideal»** costruiti in Italia basterebbe a fare un Radiatore e una Caldaia assai più grandi del Duomo di Milano, spessori in proporzione,

Non dimenticate:

Il progresso del riscaldamento e il progresso dei prodotti **«Ideal»** sono una cosa sola; e i materiali **«Ideal-Classic» Originali** hanno dato nell'ultimo decennio un impulso enorme all'uso del termosifone.

A chi li richiede diamo **gratis** gli opuscoli **«A»** con spiegazioni illustrate sul modo più razionale di avere riscaldamento e acqua calda col minimo di spesa d'esercizio.

SOCIETÀ NAZIONALE DEI RADIATORI

Casella Postale 930 - **Milano** - Telefono 286-408

Sale di Mostra: **Milano** - Via Ampère 102 (Sede Sociale) e Via Dante 18
Torino - Via Cremona angolo Corso Palermo — **Genova** - Via Tomaso Pendola 11
Bologna - Viale A. Masini 20 — **Roma** - Largo Argentina

Voi state per ricominciare le vostre gite ...

Perchè
ogni tappa
segna per Voi
una

nuova economia,
aumentando la Vostra
gioia di guidare,

*fate montare immediatamente
sul Vostro motore*

il nuovo carburatore

SOLEX
à starter

*Si monta su tutti i motori, in tutte le stazioni serv. zio Solex
e presso tutti i garagist.*

S. A. I. SOLEX-TORINO, VIA NIZZA 133 — TELEFONI 65-720, 65-954

LUPA

ALI NEL CIELO

Imprese ed avvenimenti del 1° Decennale aeronautico.

L'Aeronautica italiana — come abbiamo annunciato nello scorso fascicolo — ha festeggiato il suo Decennale. Questa meravigliosa creazione del Regime ha già una sua grande storia, fatta di conquiste, di ardimenti, di tenacia. L'ala italiana ha battuto i cieli del mondo, ha toccato altezze vertiginose, ha solcato a velocità elevatissime l'azzurro, dando testimonianza mirabile della valentia della gente nostra.

Ecco ora la cronistoria delle principali imprese e dei grandi avvenimenti del Decennio.

1925 aprile-novembre. — «*Raid*» dei tre Continenti (Roma-Melbourne-Tokio) di km. 55.000.

1927 febbraio-giugno. — «*Raid*» dell'Atlantico e delle due Americhe (km. 48.000) per la doppia transvolata dell'Atlantico e sorvolo delle foreste dell'America Meridionale.

1928 maggio-giugno. — *Crociera nel Mediterraneo Occidentale*, compiuta da 61 idrovolanti «Savoia-Marchetti» del tipo S. 55 e S. 59. Circa km. 3000 di volo. La prima crociera in massa dell'Aeronautica italiana.

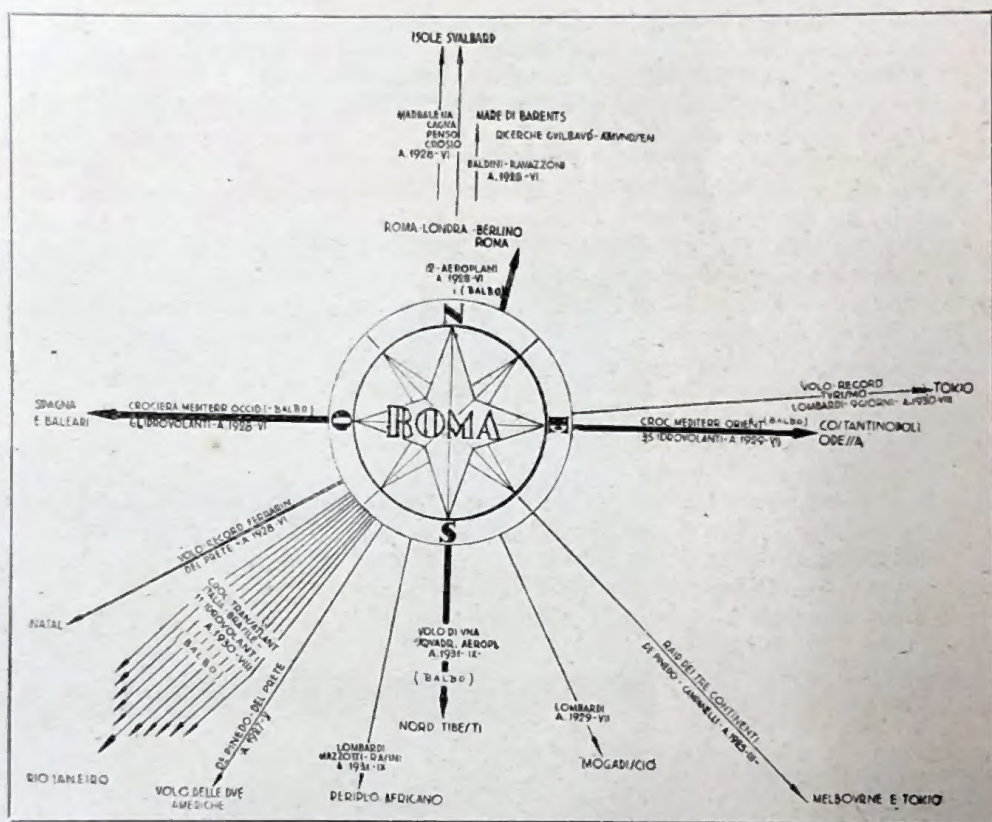
1928 giugno. — «*Raid*» alle Svalbard in soccorso dei naufraghi del dirigibile «Italia». Km. 12.000. Gli aviatori italiani volarono per primi col loro idrovolante sulla «tenda rossa», rifornendo per primi di viveri e di materiali i naufraghi.

1928 giugno. — «*Raid*» alle Svalbard in soccorso dei naufraghi del dirigibile «Italia» con voli alla ricerca dell'idrovolante francese «Latham 47» di Guilbaud e Amundsen.

1928 giugno-luglio. — «*Raid*» al Mare di Barents, alla ricerca dell'idrovolante francese «Latham 47».

1928 luglio. — *Crociera Roma-Londra-Berlino-Roma*, compiuta da 12 apparecchi «Fiat A. 22» e «A. 120» motore Fiat A. 22 da 550 HP, al comando di S. E. Balbo.

1929 febbraio. — «*Raid*» Roma-Mogadiscio, su apparecchio da turismo «Fiat AS. 1», motore



Fiat A. 50 da 90 HP, di km. 8200 compiuti in soli sette giorni. Primo *raid* individuale con media giornaliera di volo di oltre km. 1000 e con una tappa di km. 1800.

1929 giugno. — *Crociera nel Mediterraneo Orientale e nel Mar Nero*, compiuta da 35 idrovolanti da bombardamento «Savoia Marchetti S. 55» bimotori Asso Isotta Fraschini 500 HP. Circa 5000 km. di volo, toccando 7 Nazioni. E' la seconda crociera in massa compiuta dall'aviazione italiana.

1930 giugno. — *Primo Giorno dell'Ala*, grande esercitazione dell'Armata Aerea Italiana.

1930 luglio. — «*Raid*» Vercelli-Tokio su apparecchio da turismo, 11.000 km. in 9 giorni di volo. E' stato il primo collegamento Europa-Giappone compiuto con apparecchio da turismo.

- 1930 agosto. — *Primo Giro Aereo d'Italia per apparecchi da turismo*. Circa 4000 km. di percorso, 52 concorrenti, 37 dei quali arrivano al traguardo finale di Roma. Vincitore il comandante Paride Sacchi su « Breda 15 S. » alla media di km.-h. 152.
- 1930 settembre. — « *Raid delle Capitali balcaniche* » di una squadriglia da caccia italiana. Nove apparecchi da caccia al comando del col. Fougier compiono una crociera recandosi a Budapest, Belgrado, Sofia, Bucarest, Istanbul, Atene e Tirana compiendo, in ognuna delle città toccate, spettacolose acrobazie collettive.
- 1930 ottobre-gennaio 1931. — *Periplo africano* di 3 apparecchi da turismo « AS. 2 » motore Fiat A. 50 da 90 HP. Circa 30.000 km. percorsi in volo collettivo. Fu il primo periplo dell'Africa compiuto da velivoli da turismo.
- 1930 dicembre-1931 gennaio. — *Crociera Aerea Transatlantica Italia-Brasile*. — E' la più grande impresa aerea finora compiuta nel mondo. Per la prima volta l'Oceano fu sorvolato in massa. Effettuarono la trasvolata 11 idrovolanti « Savoia Marchetti S. 55 » muniti di due motori Fiat A. 22 T da 550 HP, da Bolama a Porto Natal (km. 3000 in 17 ore di volo). Complessivamente da Orbetello a Rio de Janeiro la crociera fu di km. 11.000. Parteciparono all'impresa 44 persone di equipaggio.
- 1931 giugno. — *Volo al Nord Tibesti* di una squadriglia al comando di S. E. Balbo. Circa 8000 km. di volo. Per la prima volta i monti Tibesti versante libico sono sorvolati da aviatori.
- 1931 luglio. — *Secondo Giro Aereo d'Italia per apparecchi da turismo*. Sei tappe: Palermo, Rimini, Venezia, Milano, Torino e Roma. 6300 km. di percorso. Dei 37 concorrenti 20 giunsero a Roma; vincitore l'Ing. Ambrogio Colombo su « Breda 33 » alla media di 176 km.-h.
- 1931 agosto. — *Prime grandi manovre dell'Armata Aerea* alle quali hanno preso parte oltre 900 apparecchi. Prime esercitazioni dell'Armata Aerea a partiti contrapposti, svoltesi nel mondo.

1931 ottobre. — *Coppa Bibesco 1931*, su « Fiat A. 12 » motore Fiat A. 24 da 700 HP. Percorso Roma-Bucarest coperto alla media di 252.336 km.-h.

1932 maggio. — *Primo Congresso degli Aviatori Transoceanici*, tenutosi a Roma. Vi partecipano 52 aviatori in rappresentanza di 12 Nazioni. Nei lavori del Congresso vengono esaminati e discussi i grandi problemi della navigazione transoceanica.

1932 maggio. — *Secondo giorno dell'Ala*. Alla grande parata aerea prendono parte 400 apparecchi dell'Armata Aerea.

Lo sviluppo dell'aeroplano tubolare « Stipa ».

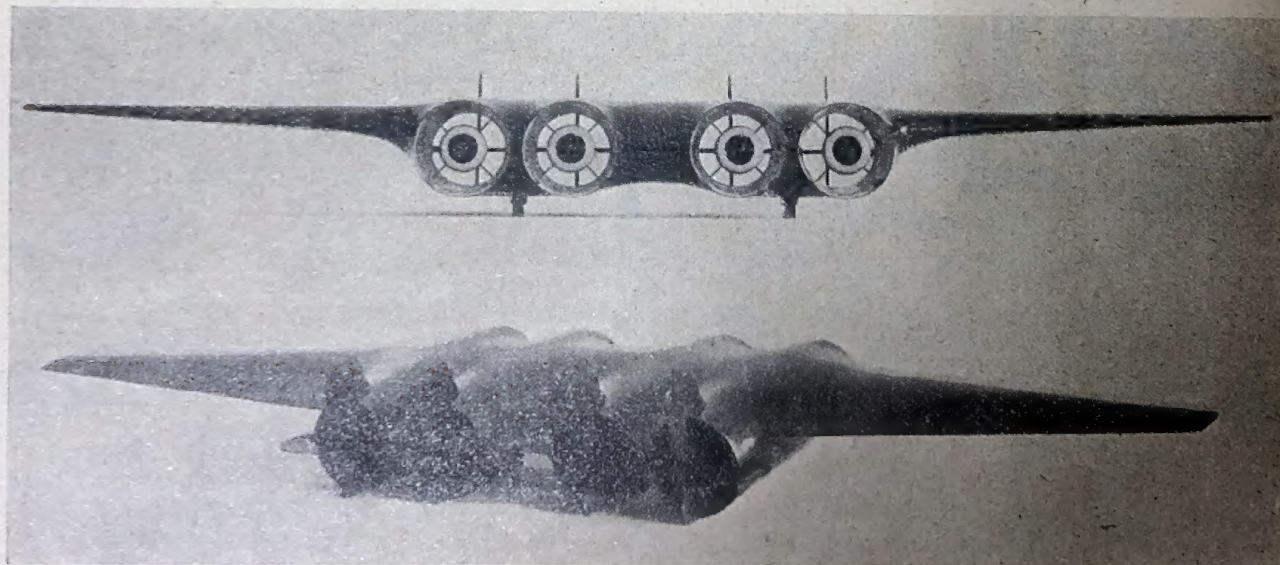
Dopo i soddisfacenti risultati di volo dell'aeroplano sperimentale tubolare « Stipa » costruito dalla Ditta Caproni — di cui abbiamo già dato notizia su questa rubrica — si pensa ora di applicare tale nuovo sistema di propulsione ad aeroplani plurimotori.

Infatti la soluzione di plurimotori è la migliore per questo sistema; la cabina per i piloti viene a trovarsi fra tubo e tubo, senza aggiungere delle altre resistenze all'avanzamento. I tubi e la cabina stessa vengono ad incorporarsi nello spessore dell'ala dell'aeroplano.

Dalla riproduzione di un modello di quadrimotore è facile scorgere la finezza aerodinamica di un tale aeroplano.

Tutte le installazioni, il carico, i passeggeri, ecc., vengono a trovarsi in un'ampia cabina ricavata fra i due tubi centrali.

Lo sviluppo di questo nuovo sistema porta inoltre alla realizzazione dell'aeroplano senza coda. Infatti i timoni sono sistemati all'uscita dei tubi in prossimità del bordo d'uscita dell'ala. Poichè i timoni vengono investiti sempre dalla scia dell'elica, essi vengono a trovarsi a funzionare in aria con velocità maggiore di quella che si ha negli aeroplani normali e quindi sono sempre molto efficaci.



IL MODELLO DELL'AEROPLANO QUADRIMOTORE « STIPA » VEDUTO DI FRONTE E DALLA PARTE POSTERIORE.



MARASCHINO-CHERRY BRANDY

MARCA **EXCELSIOR** ZARA

LUXARDO

VARESE

SECOLARE STAZIONE CLIMATICA E DI VILLEGGIATURA

ELEGANTE E CIVETTUOLA CITTÀ, SITUATA TRA IL LAGO MAGGIORE, DI LUGANO E DI COMO



Vicinissima a Milano, a cui è legata da rapidi mezzi di comunicazione

Centro di interessanti escursioni, con Ferrovie, Tramvie, Linee Automobilistiche, Funicolari, Avioinee

Imponente attrezzatura alberghiera, con pensioni da L. 20 a L. 50

Due Case di Cura.
6000 ville e villini

Tutti gli sports e divertimenti mondani

Clima mite - Flora mediterranea - Aria sana e ossigenata

Temperatura estiva 20°-25°

STAGIONE
APRILE-OTTOBRE

Per informazioni e preventivi rivolgersi alla locale Azienda di Cura, Soggiorno e Turismo



Ettore Moretti

MILANO - FORO BONAPARTE 12
TENDE DA CAMPO - SACCHI ALPINI

Il «record» mondiale di velocità.

L'Italia, come abbiamo annunciato nel fascicolo precedente, ha riconquistato il *record* mondiale di velocità che gli inglesi detenevano dal 1931.

Il volo del maresciallo Agello del Reparto Alta Velocità, che nel cielo del Garda ha portato l'idrocorsa «M. C. 72», alla media velocità di 682,403 chilometri orari, rappresenta l'affermazione della tenacia e della tecnica italiana.

Il *record* mondiale di velocità pura deve — come noto — essere tentato su di una base di tre chilometri regolarmente riconosciuta dalla Federazione Aeronautica Internazionale. La base deve essere percorsa due volte in ogni senso, durante il medesimo volo, ad un'altezza costante che non deve superare i 150 metri. I percorsi sulla base sono quindi quattro. Nella prova compiuta l'idrocorsa «M. C. 72» ha registrato le seguenti velocità:

1° passaggio	km.-h. 678,477
2° passaggio	km.-h. 682,637
3° passaggio	km.-h. 674,662
4° passaggio	km.-h. 692,529

ottenendo quindi la media *record* di km.-h. 682,403.

L'«M. C. 72», idrocorsa, è stato progettato dalla Casa Macchi.

E' un monoplano ad ala bassa rafforzato da tiranti profilati in acciaio speciale.

L'ala è a profilo biconvesso simmetrico costruita totalmente in duralluminio: è completamente ricoperta di radiatori a tubetti piatti. La fusoliera è costruita in metallo nella parte anteriore e centrale; la coda è in legno. Il complesso motore occupa buona parte della lunghezza della fusoliera ed è sostenuto da una speciale incastellatura alla quale si innestano anche gli attacchi delle gambe di forza dei galleggianti e le due semi-ali. Le gambe dei galleggianti sono di costruzione mista di legno e duralluminio, e la loro superficie superiore è quasi totalmente ricoperta dai radiatori per l'acqua e per l'olio. Quasi tutta la superficie dell'apparecchio esposta all'aria è utilizzata per raffreddare il motore.

La caratteristica del «Macchi 72» è la doppia elica trattiva, cioè un complesso di due eliche disposte in *tandem* che girano in senso opposto. Questo sistema ha il vantaggio di annullare gli effetti dannosi delle cosiddette coppie di reazione e coppie giroscopiche dovute alla rotazione dell'albero motore e dell'elica. Inoltre la seconda elica viene a rotare con rendimento maggiore nel vortice provocato dall'elica antistante.

L'idrocorsa è munito di motore Fiat A. S. 6 che è uno dei più potenti del mondo. Si tratta

Comptometer

MARCA DEPOSITATA

L'Addizionatrice-Calcolatrice di gran classe
ineguagliabile

nello svolgimento di ogni lavoro contabile

RAPIDITÀ - ESATTEZZA - ECONOMIA

C. & R. FERRARIS

MILANO

Corso Italia, 6
Telefono N. 81-413

Filiali nelle principali città

TORINO

Via P. Micca, 9
Telefono N. 48-270

di un motore di oltre 50 litri di cilindrata a 4 cilindri su due file a V di 60°. I cilindri sono disposti in due gruppi di 12, uno anteriore e uno posteriore, meccanicamente indipendenti l'uno dall'altro.

Il servizio Invernale Venezia-Monaco.

Quest'anno, per la prima volta, la Società Aerea Mediterranea in reciprocità con la Deutsche Luft Hansa ha mantenuta anche durante la stagione invernale il servizio aereo Venezia-Monaco.

In questo il servizio più difficoltoso ed arduo d'Europa trattandosi di superare la catena delle Alpi.

Tenuto conto della quota di sicurezza necessaria, gli apparecchi debbono poter raggiungere — e si sono trovati spesso a raggiungere i 5 e i 6 mila metri — il che significa d'inverno una temperatura esterna di 40° sotto zero.

Il risultato ottenuto è senza dubbio brillante, inquantochè dall'ottobre al marzo la regolarità tecnica è stata del 100 per cento e quella assoluta dell'89 per cento.

Si sono compiuti 99 viaggi per un percorso totale di 36.666 chilometri; si sono trasportati 350 passeggeri; 1751 chilogrammi di merci; 4422 chilogrammi di bagagli e 40 chilogrammi di posta.

Lo sviluppo della posta aerea in Italia.

In Italia l'inizio del servizio postale aereo regolare ebbe luogo in occasione dell'apertura al traffico della prima linea aerea, inaugurata dal Duce il 1° aprile 1926.

Tutte le avio linee italiane furono in seguito autorizzate a trasportare la posta.

Lo sviluppo del servizio di posta aerea trasportata nei vari anni dal 1926 in poi è dimostrato dallo specchio seguente:

Anno	Posta trasportata kg.	Movimento per ogni 1000 km. di volo kg.
1926	1.572	3
1927	6.699	5,1
1928	9.880	4,9
1929	16.904	5,6
1930	28.921	6,6
1931	59.790	13,6
1932	40.353	8,5

Nuova linea aerea per trasporto merci Venezia-Verona-Milano-Torino.

Andrà prossimamente in vigore una nuova linea aerea per esclusivo trasporto merci: Venezia-Verona-Milano-Torino.

A tale linea, che è la prima del genere istituita in Italia, verrà adibito un apparecchio « Caproni 97 ».

SOC. ANONIMA

SMALTERIA e METALLURGICA VENETA

BASSANO DEL GRAPPA



Felici
perchè sane...

... avendo in casa il loro bagno.

Una camera da bagno perchè sia utile, igienica ed elegante, deve essere corredata con una vasca da bagno

“FAVORITA,,

di acciaio finemente porcellanato internamente ed esternamente.

Vasto assortimento di articoli sanitari

“FAVORITA,,

vasche da bagno (normali, a grembiule con rivestimento smontabile, a sedile) vasche per bambini - semicupi - bagnapiedi - piatti per doccia - fontanelle - ecc., ecc.

CHIEDERE CATALOGHI

I trofei aeronautici per il 1932.

La Lega internazionale degli aviatori ha assegnato i premi e trofei per l'anno 1932. Il trofeo internazionale degli aviatori è assegnato a Wolfango Von Gronau, tedesco; il trofeo internazionale dei palloni sferici al Prof. Piccard, belga; la medaglia d'onore internazionale a Max Cosyns, belga; il trofeo internazionale dei dirigibili al signor E. A. Lehmann, tedesco; il trofeo internazionale delle aviatrici alla signora Amelia Earhart Putnam, americana.

Il trofeo nazionale per l'Italia è assegnato al Ministro dell'Aeronautica generale Balbo.

Un Congresso internazionale d'aviazione sanitaria.

Nel mese corrente si tiene a Madrid un Congresso internazionale d'aviazione sanitaria, organizzato dalla Lega delle Società della Croce Rossa.

Fra le principali questioni che vengono trattate nel Congresso, figurano quelle relative all'equipaggiamento degli apparecchi sanitari, delle contro-indicazioni medico-chirurgiche per il trasporto in volo, del personale medico navigante, ecc.

Tra le Nazioni che prendono parte al Congresso figurano l'Italia, l'Inghilterra, la Francia, la Spagna, la Svizzera, il Belgio e la Polonia.

La grande «Settimana aviatoria» a Berlino.

Fra il 18 ed il 25 giugno avrà luogo a Berlino, quale prima manifestazione della nuova associazione «Deutscher Luftsport Verband», fondata il 25 marzo u. s., una «Settimana Aviatoria» che si inizierà con un campionato aviatorio; gli altri giorni saranno destinati a diverse altre manifestazioni aerosportive. Secondo ogni probabilità l'aeronave «Graf Zeppelin» si recherà a Berlino durante la «Settimana», per eseguire diversi voli dimostrativi.

Indipendentemente da tali manifestazioni, avrà luogo all'aeroporto di Tempelhof un grande spettacolo aviatorio, similmente a quanto è stato fatto l'anno scorso, con partecipazione di aviatori stranieri, e con esecuzione di voli acrobatici, in formazione, assalti ai palloni, lanci con paracadute, ecc.

Dopo la «Settimana Aviatoria» avrà luogo, tra il 24 ed il 27 agosto, il Giro Aereo di Germania 1933, al quale sarà dato uno sviluppo assai maggiore che non negli anni scorsi.

Il terzo volo nella stratosfera.

La terza ascensione nella stratosfera sarà prossimamente intrapresa dal giovane fisico Max Cosyns, collaboratore del Prof. Piccard.

Il problema principale che si ripromette di risolvere il Cosyns è quello di registrare l'intensità dei raggi cosmici a differenti al-



**La sigaretta
di gran classe
di squisito aroma
di delizioso gusto**

ESAME degli OCCHI
 anche per corrispondenza



per vedere lontano e vicino - chiedere
 Catalogo Metodo gratis per esaminarsi la vista

F. VANZINA
 MILANO - Galleria Vittorio Emanuele, 30
 Chiedere Catalogo T 33
 SCONTI SPECIALI AI SOCI DEL T. C. I.

ANISETTA



MELETTI

Silvio Meletti Ascoli Piceno

FABBRICA ARGENTERIA
 da regalo

PREZZI DI PROPAGANDA

Gratis a richiesta
 nuovo listino
 aprile 1933

POSATERIA
MARINAI

Argento massiccio 800/000

Una posata
 tavola 3 pezzi L. 48
 6 posate tav. 18 pezzi L. 275
 12 posate tavola 36 pezzi L. 540

C. MARINAI MILANO (107)
 Via S. M. Beltrade, 1



... largo!
 è qui il
Pernox Film
 della Zeiss Ikon
 (autentici 26 gradi Scheiner)!

Fotografie di sera e con
 qualunque tempo.

Risultati ottimi, sempre!

Provate stasera stessa!

Rivolgetevi ai buoni Rivenditori
 od alla Rappresentanza della
 Zeiss Ikon A. G. Dresden:

IKONTA Soc. in Accom.
MILANO 7/105
 Corso Italia N. 8



tezze onde stabilire una progressione scientificamente precisa. A tale scopo sarà necessario poter arrestare a quote prestabilite l'aerostato per procedere alle registrazioni scientifiche necessarie. Sono attualmente allo studio due mezzi: il primo consisterebbe nel collegare il grande sferico di 14.000 metri cubi con un secondo di soli 2200 metri cubi che funzionerebbe da freno e regolerebbe il volo del primo. Le due navicelle si manterrebbero costantemente in comunicazione telefonica. Il pallone più leggero disponendo di mezzi di pilotaggio più potenti dovrebbe essere incaricato di immobilizzare il secondo involucro e la relativa navicella in tre zone successive: a 2500, a 6500 e a 9500 metri di altezza. In seguito, per mezzo di dispositivi speciali, i due aerostati riprenderebbero la loro autonomia tornando uno verso il suolo e proseguendo l'altro per la stratosfera. Un secondo mezzo per immobilizzare il pallone è costituito da un involucro a manica destinato ad assorbire il gas che si dilata nell'interno del pallone in seguito alla rarefazione atmosferica.

Il volo è fissato fra il 15 giugno e il 15 settembre.

Semina a mezzo di velivoli.

Sono state recentemente eseguite in Russia prove per la semina a mezzo dei velivoli, con un nuovo sistema a forza centrifuga. L'Istituto di Aviazione Agricola, che si interessa del

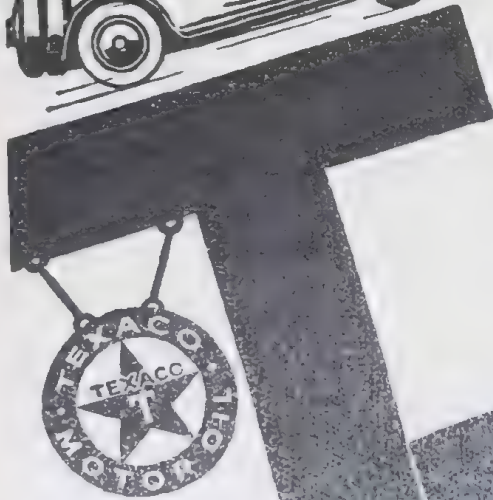
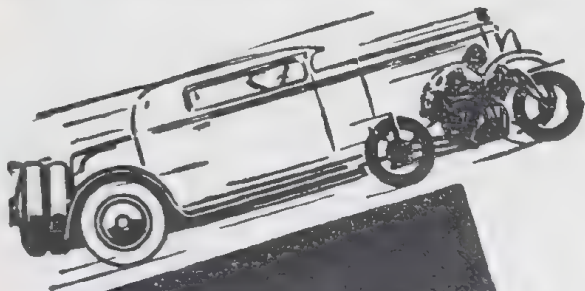
perfezionamento del nuovo congegno, ha requisito, per la semina con gli aeroplani, 300.000 ettari di terreno. La seminatrice, installata su un aeroplano che vola ad un'altezza di 10 metri, spande il grano su una striscia di terra larga metri 25-30, mentre le macchine di vecchio tipo lo seminavano solo per una larghezza di metri 7-8 (ed al massimo per una larghezza di m. 15 se l'aeroplano volava a 20 metri d'altezza, però con la distribuzione non uniforme).

La nuova macchina seminatrice è costituita da un disco ruotante a grande velocità, su cui cade il grano da seminare. Per forza centrifuga il grano viene distribuito egualmente in tutte le direzioni. Un apparecchio provvisto del nuovo dispositivo può seminare circa 1,5-2 ettari ogni minuto.

Un certo numero di queste seminatrici sono già pronte nei territori del Sud, dove sono impiegate per eseguire la semina sui terreni fangosi, senza attendere che i campi si asciugino e permettano l'uso dei trattori.

Un importante sviluppo della seminazione aerea è il metodo ad incrocio. Inizialmente i campi venivano seminati da un aeroplano che volava avanti ed indietro, sorvolando successivamente le strisce parallele. Col nuovo metodo, che ha dato buoni risultati, il campo viene dapprima seminato nella maniera usuale, ed una seconda volta in direzione normale al primo passaggio.

IL VOSTRO MOTORE SEMPRE A PUNTO...



The TEXAS Company
S. A. I.
MILANO
Piazza Crispi, 3

Dove vedete la nota targa circolare con la Stella Rossa e T. verde, fate con fiducia il Vostro rifornimento di olio. È un segno che non tradisce: milioni di automobilisti del mondo intero affidano al **Texaco Motor Oil** la sicurezza e la tranquillità dei loro viaggi e la protezione e conservazione del loro motore e se ne trovano contentissimi. Se non l'avete già fatto, provatelo una volta e ne diverrete fedeli e soddisfatti Consumatori.



A RICHIESTA
SPEDIAMO
LA NUOVA
GUIDA DI
LUBRIFICA-
ZIONE



FABBRICA BRESCIANA AUTOMOBILI

BRESCIA

VETTURE

con motore 4 cilindri

» » 6 »

eleganza, comodità, regolarità, sicurezza, economia, sono i requisiti principali delle automobili O.M. - Accertatevene presso i possessori.

VEICOLI INDUSTRIALI

con motore a benzina 4 e 6 cilindri.

» » » nafta ciclo Diesel a 4 e 6 cilindri (licenza Saurer).

Trasporto merci da 15 a 70 quintali.

Trasporto persone da 15 a 50 posti a sedere.

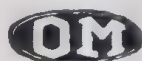
"IBIS - REDIBIS"

è il motto dei veicoli O. M. i quali assicurano, a chi parte, di arrivare e di ritornare con assoluta regolarità.

Chiedere informazioni a chi ne possiede.

Chiedere preventivi alle nostre Agenzie in tutte le principali città del Regno o, direttamente, alla Fabbrica.

SOCIETÀ ANONIMA



FABBRICA BRESCIANA AUTOMOBILI

Capitale interamente versato L. 8.000.000

Sede: **MILANO** - Direzione e Amministr.: **BRESCIA**

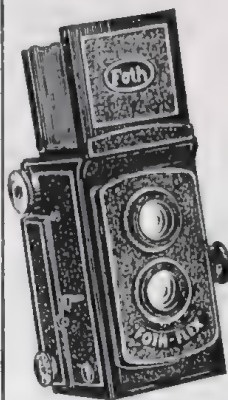
5-10-20
RATE



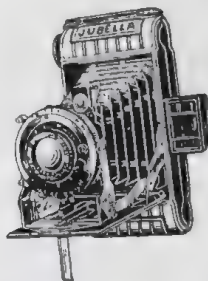
FOTO-CINE A RATE !

di qualsiasi marca nazionale ed estera, prezzo, qualità e costruzione! Tutte le migliori specialità in fatto di binocoli, apparecchi fotografici e cinematografici:

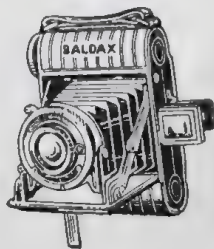
I NOSTRI MODELLI STANDART



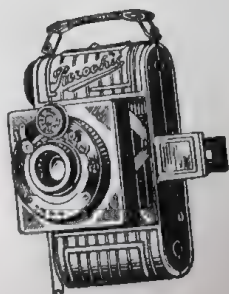
1. FOTH-FLEX 6x6 cm.
12 pose con un film 8118 6x9 camera mirino accoppiata a quella da presa, per cui messa a fuoco simultanea dell'oggetto anche durante lo scatto. Otturatore a tendina sino ad 1/500 e per pose sino a 7 sec. Autoscatto. Due obiettivi 1:3.5 di grande resa. Un vero gioiello costruttivo. Lit. 750



2. JUBELLA 6x9 cm.
8 pose con un film 8118 6x9 modello a spiegamento rapido di qualità superlativa. Costruzione metallica brevettata, fronte rigida, eleganza massima, bordi cromati, soffiello pelle. Con ottica per principiante e per l'amatore esigente. Con Anastigmatico 1:6.3 ott. Vario. Lit. 100



3. BALDAX 4. 5x6 cm.
16 pose con un film 8118 6x9 la grande novità della stagione in fatto di apparecchi economici di medio formato. Costruzione e rifinitura impareggiabile. Fotografie perfette e di uso ultra-economico. L'apparecchio del turista! Con Anastigmatico 1:4.5 ott. Pronto autoscatto. Lit. 270



4. PICCOCHICH 3x4 cm.
16 pose con un film 8118 4x6.5 la fotopiccola tascabilissima e della massima economia, che vi fornisce il miglior diario di viaggio. Costruzione impeccabilmente perfetta, tutta in metallo e con i più moderni perfezionamenti. Modello raccomandabilissimo! Con Anastigmatico 1:4.5 ott. Pronto autoscatto. Lit. 230

Noi forniamo inoltre tutti i modelli delle seguenti case:
Rolleiflex - Leica - Contax - Zeiss - Etui - Meyer - Voigtländer - Müller & Wetzig - Nizo - Krauss - Bentzin - Agfa - Kodak - Nagel etc.

Catalogo PICO 164 pag. franco contro liti 1



5 GIORNI
IN VISIONE
GRATUITA!

ANFORA S.A.
GENOVA-CASSELLA POSTALE 10/23

V A R I E

La lotta contro i rumori inutili in America.

La Commissione per la lotta contro i rumori funziona alacramente in America e ha già ottenuto, dal 1930 in poi, dei notevoli risultati.

Una prima lotta fu condotta per ridurre entro limiti ragionevoli di potenza i segnali automobilistici. Durante prove espressamente effettuate nel 1930 fu constatato che ben il 95 % degli apparecchi (trombe, cornette, clacson, ecc.) allora in uso sulle automobili, oltre ad essere di un effetto sgradevole e irritante, aveva una potenza enormemente superiore alla reale necessità. Si cita a tale proposito il caso di uno di questi segnali il quale, in condizioni favorevoli, poteva essere udito a ben 16 chilometri di distanza!

La conseguenza di queste prove fu che dal 1931 in poi la quasi totalità dei segnali fu potuta ridurre entro limiti tollerabili di intensità. Anche nei riguardi delle motociclette, in America si procede con metodo e con severità e si tende ad eliminare sempre più le fragorose scariche caratteristiche di questo tipo di automezzo. Pur la radio ha subito delle opportune limitazioni, nel senso che si sono aboliti gli altoparlanti nelle strade di New York e delle principali città americane.

Anche i servizi di trasporto del latte e di raccolta delle immondizie — servizi che si effettuano durante le prime ore del mattino — furono ridotti assolutamente silenziosi, ed efficaci disposizioni sono pure state date per ridurre al minimo il disturbo dato dai fischi e dalle sirene delle ferrovie, dei battelli e degli stabilimenti. Furono perfino costruite delle case così dette « a prova di rumori ».

Nel segnalare questa opportuna iniziativa americana, noi, che abbiamo già pubblicato parecchi articoli su questo importantissimo argomento, formuliamo l'augurio che qualche cosa di analogo sia compiuto da noi, non soltanto con iniziative, lodevoli ma sporadiche, ma bensì con un'insieme organico di disposizioni legislative e una continua, larga propaganda presso l'opinione pubblica.

450.000 berlinesi in bicicletta - La più grande federazione di rematori del mondo.

Fra tutti i mezzi meccanici di locomozione, la vecchia bicicletta è sempre quello più a

buon mercato. Ciò spiega perchè a Berlino i pedalatori siano un esercito di ben 450.000.

E i rematori, quanti saranno? Chi d'estate faccia un'escursione nei dintorni della metropoli dove spalancano i loro grandi occhi glauchi una sessantina di laghetti, è tentato di credere che mezza popolazione berlinese si dedichi al canottaggio. Ma una statistica totalitaria dei suoi cultori non esiste. Si sa invece esattamente quanti sono i rematori organizzati in tutta la Germania. Essi sono raccolti in ben 1100 società, le quali formano insieme la « Federazione dei rematori tedeschi » con 110.000 soci. La Federazione ha la propria sede a Potsdam e conta ormai cinquant'anni di vita.

Il numero di motociclette nelle principali Nazioni.

Alla fine del 1932 la Germania si trovava alla testa di tutte le Nazioni del mondo quanto al numero di motociclette possedute: 760.000 unità. Seguivano nell'ordine: l'Inghilterra con 640.200 motociclette, la Francia con 469.100, gli Stati Uniti con 107.100 unità, l'Italia con 95.000, l'Australia con 75.900, la Svezia con 55.200, la Svizzera e il Belgio ciascuno con 54.000 unità, il Giappone con 44.700, la Cecoslovacchia con 39.000, l'Austria con 38.900, la Nuova Zelanda con 35.200, l'Olanda con 33.800, il Sud Africa con 31.000 e infine la Danimarca con 25.400 unità.

Un nuovo tipo di funivia felicemente sperimentato.

Un numeroso gruppo di tecnici italiani e stranieri ha assistito qualche tempo fa, nei pressi di San Ruffillo (Bologna), alla riuscita prova di un nuovo tipo di funivia a sola fune portante, sulla quale il vagoncino si muove a mezzo di un semplice meccanismo di aggrappamento, azionato da un motore. Per l'esperimento si è utilizzato un semplice motore da automobile (che può essere sostituito anche da un motore elettrico). La carrozzetta ha superato senza scosse pendenze maggiori dell'80 per cento, alla velocità di 14 chilometri orari; risultati veramente ottimi e conquistati oggi con brevetto e materiali esclusivamente italiani.

Con il nuovo sistema si possono trasportare sino a quattrocento persone all'ora, essendo possibile inoltrare un vagoncino ogni cinquecento metri; per la forte economia del costo e dell'esercizio, esso potrebbe essere anche alla portata delle finanze dei più piccoli borghi di montagna.



MICHELIN

STABILIMENTI TORINO TRENTO DIREZ. COMMERC. MILANO

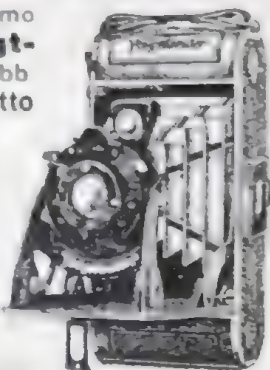
CON L. 30

immediatamente avrete subito l'ultimo meraviglioso modello **Voigtländer Bessa 6x9** Obb Anastig. 1:6,3 con autoscatto (per fotografare se stessi) e obiettivo caolo tipo lusso. Il resto in altre 9 rate di L. 30.

N.B. - Lo stesso prezzo come per contratti L. 300

Ditta **"VAR"** Milano
Corso Italia, 27

Cinquecento Catalogo 1937 gratis



Anche gli occhiali seguono la moda

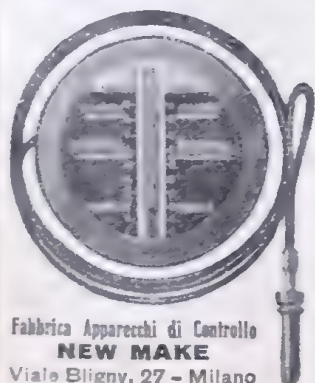
Montature pratiche, eleganti, sì, ma con

LENTI A BULBO
SALMOIRAGHI

Le lenti perfette, perchè fabbricate con criteri scientifici

In vendita presso tutti i buoni ottici e Magazzini di vendita **SALMOIRAGHI**
MILANO ROMA NAPOLI

TERMOMETRI A DISTANZA



Fabbrica Apparecchi di Controllo
NEW MAKE
Viale Bligny, 27 - Milano
Tel. 54-280

"NEW MAKE"
per auto - per industrie

MISURATORI
di Benzina

Modelli e prezzi speciali
per **BALILLA**

MANOMETRI
per auto - per industrie, ecc.

L'apparecchio automatico

Rolleiflex

La gran classe!

Ogni fotografia un successo

Domandare il prospetto B 68

FRANKE & HEIDECKE
BRAUNSCHWEIG

Anno XXXIX

Sommario del Fascicolo di Giugno

I. VANDONE. -- *Littoria*, pag. 400.G. BONGIOVANNI. -- *Il mare di chi non ha il mare*, pag. 417.E. FAVARA. -- *La Valle delle Forche Caudine*, pag. 425.A. GALLIOTTI. -- *Ludivico Ariosto*, pag. 433.

Pagina folcloristica, pag. 446.

D. CONFALONIERI. -- *La fabbricazione delle brocche da scurpe in
l'isola di Ischia*, pag. 447.S. ALRICEMMA. -- *L'Anfiteatro romano di Rimini*, pag. 451.F. LOCATI. -- *L'Aviazione e il turismo in Libia*, pag. 459.G. CONSOLE. -- *Grandi lavori nelle Grotte di San Can-
siano*, pag. 471.

Atti Ufficiali dell'E. N. I. T., pag. 480.

Alli nel Cielo, pag. V. -- Varie, pag. XIV. -- Vita del Touring
pag. 213. -- *Storia del Echi*, pag. 219. -- Statistica dei
Soci al 30 aprile 1933-XI, pag. 256.

Abbonamento per il 1933: L. 18,50 (Estero L. 36,50).

ASSOCIAZIONE AL T. C. I.: Soci Annuali: L. 15,20 (Estero L. 25,50) più L. 2 di tassa d'ammissione;
Soci Ufficiali: L. 30,00 (Estero L. 300,00); Soci Ufficiali e Fondatori della Sede: L. 300,20 (Estero L. 400,20).

Per i versamenti al Regno: Conto corrente postale 2/98 Milano.

La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

Olio

Sasso



Preferito in tutto il mondo

Non solo gli alpinisti
 non solo i camminatori,
 non solo i giovani, ma

TUTTI

possono partecipare al

XII CAMPIEGGIO DEL TOURING

Pont di Valsavaranche - m. 1940

NEL PARCO NAZIONALE DEL GRAN PARADISO

fino al quale si potrà giungere in automobile

•■•

*Splendide gite, escursioni, ascensioni, tutte organizzate dal Touring
 nel gruppo del Gran Paradiso (m. 4061) e della Grivola (m. 3936)*

•■•

I CAMPEGGI DEL TOURING CLUB SONO MUNITI DI:

Grandi Tende a doppia parete - Lettini con materassi, coperte,
 guanciali di lana - Pavimenti di legno - Impianto elettrico auto-
 nomo - Tenda bagni - Telefono - Tubazione d'acqua - Radio
 Stazione meteorologica - Grande tenda di lettura, scrittura e musica
 Camera oscura - Bar - Barbiere - Tenda mensa con tutti i servizi.

Vitto ottimo, abbondante, sanissimo, completo (vino e caffè)

23-30 luglio L. 240
 1° TURNO (7 giorni)

1-11 agosto L. 340
 2° TURNO (10 gior.)

13-20 agosto L. 240
 3° TURNO (7 giorni)

Chiedere il programma illustrato al Touring a partire dal 15 giugno
 accludendo francobollo da 50 cent.

on solo gli alpini
on solo i camminatori,
on solo i giovani, ma

N

TUTTI

possono partecipare al

XIII CAMPIONATO IDEAL TOURING

Pont di Valgravenche - m. 1940

NEL PARCO NAZIONALE DEL GRAN PARADISO

fino al quale si potrà giungere in automobile

•••

nel gruppo del Gran Paradiso (m. 4061) e della pineta (m. 3936)
splendide gite, escursioni, ascensioni, tutte organizzate dal Touring

•••

I CAMPEGGI DEL TOURING CLUB SONO MUNITI DI:

Grandi Tende a doppia parete - Lettini con materassi, coperte,
guanciali di lana - Pavimenti di legno - Impianto elettrico auto-
nomo - Tenda bagni - Telefono - Tubazione d'acqua - Radio
Stazione meteorologica - Grande tenda di lettura, scrittura e musica
Camera oscura - Bar - Barbieri - Tenda mensa con tutti i servizi.

Vitto ottimo, abbondante, sanissimo, completo (vino e caffè)

13-20 agosto
3° TURNO (7 giorni)
L. 540

1-11 agosto
2° TURNO (10 giorni)
L. 540

23-30 luglio
1° TURNO (7 giorni)
L. 540

Chiedere il programma illustrato al Touring a partire dal 15 giugno
accludendo francobollo da 50 cent.

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO



ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE
NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO
FORESTIERI - PROPAGANDA - ALBERGHI
PRODOTTO ITALIANO
SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE



Proprietà letteraria ed artistica • Riproduzione riservata • Non si restituiscono manoscritti né fotografie

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente al Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10

Anno XXXIX N. 6

Giugno 1933 - (A. XI)

REALIZZAZIONI FASCISTE

LITTORIA

LITTORIA! Questo nome ormai glorioso ha corso il mondo. Quando il Duce nello scorso dicembre inaugurava il nuovo Comune pronunciando dal balcone di quel palazzo comunale un discorso memorabile, la eco ne fu ripetuta in tutte le lingue, in ogni paese. Parve che la stampa mondiale riconoscesse in questo fatto, in quelle parole, l'espressione tipica della potenza creatrice del Fascismo, il simbolo della nuova Italia. Come rinunciare, dunque, ad una visita a questa giovanissima sorella delle città italiane, nata già celebre, già tanto a noi cara?

Ma Littoria non si può comprendere se non nella sua funzione di centro e cuore della Bonifica Pontina, onde conviene discorrere di questa prima d'accedere a quella con spirito alla comprensione.

L'Agro Pontino ha nome solenne e radicato nella storia, e le vicende della sua bonifica si estendono nei secoli. Con quel nome va designata la vasta pianura che si stende dai Monti Lepini al mare fra il Capo Astura e Terracina. È fama che ai primi tempi

della Repubblica Romana quel territorio fosse fertile di messi e denso di popolazione. Le guerre sterminatrici dei Romani contro i Volsci avrebbero distrutta l'agricoltura nel territorio conquistato, e — con questa — il governo delle acque, di cui quell'antico popolo era maestro, dando così la prima origine all'impaludamento di quella pianura. L'Agro Pontino è traversato, in direzione N.O.-S.E., dal lunghissimo rettilineo della Via Appia, la « Regina Viarum » creata dal Censore Appio Claudio nell'anno 312 a. C., per la parte compresa tra Roma e Capua. È ben probabile che questa strada venisse tracciata entro terreni paludosi; sappiamo poi di certo che la Via Appia era per lunga tratta impraticabile negli ultimi anni della Repubblica Romana. Ne abbiamo testimonianza in una satira di Orazio, nella quale il poeta ci descrive un suo viaggio da Roma a Brindisi. Egli infatti ci narra d'aver viaggiato da Foro Appio a Feronia, presso Terracina, in barca, tirata da una mula. Dobbiamo arguire che lungo quei 25 chilometri la « Regina Viarum » fosse ridot-



SCHEMA DELLA SISTEMAZIONE IDRAULICA, ORMAI IN AVANZATO CORSO DI COSTRUZIONE, DELL'AMPIA ZONA DELL'AGRO PONTINO.

ta alle modeste funzioni di via alzaia, mentre l'acqua sulla latitante campagna era tanto alta che vi poteva pescare a sufficienza quella barca (*lintres*) capace dei molti viaggiatori chi vi si stipavano. Ci dice pure Orazio che, imbarcatosi a sera, non potè dormire per la molestia delle zanzare (*mali culices*) e pel gracidar delle rane.

La Via Appia fu poi restaurata, sotto l'Impero, da Nerva e da Traiano; nel primo Medio Evo da Teodorico. Poi la storia tace per un millennio, ed occorre giungere ai tempi di Sisto V per riudirne la voce. Questo Papa, tra gli anni 1586-89, dà opera per la prima volta a regolare lo scarico delle acque delle Paludi Pontine aprendo quel Canale Sisto che è tuttora officioso e forma parte essenziale del sistema idraulico di quella zona. Ma dovevano ancora passare due secoli prima che si giungesse ad un vero piano di bonifica delle Paludi Pontine, piano dovuto a Papa Pio VI. Questi nel 1777 chiamò allo scopo da Bologna l'idraulico Rappini, il quale studiò dapprima il modo di mandare direttamente al mare le acque provenienti dai monti, le quali andavano a sparpagliarsi nelle Paludi, proponendo un canale — che oggi si chiamerebbe di « acque alte » — delimitante a ponente la zona di bonifica. Ma il Papa fece prevalere una sua idea personale, quella cioè di aprire un canale di raccolta di tutte

le acque, corrente parallelo alla Via Appia, il quale andasse a sfociare in mare presso Terracina. Il Rappini secondò fedelmente questo indirizzo, aprendo il canale che ebbe il nome di « Linea Pia », tuttora officioso, che segue l'Appia per trenta chilometri, da Foro Appio a Terracina. Per addurre poi a questo collettore le acque della pianura sommersa, il Rappini tracciò tante « fosse » in direzione normale alla Linea Pia, a regolare distanza di un miglio dall'una all'altra, e queste conservano tuttora il loro nome di Fosse Migliare e la relativa numerazione dalla 40ª alla 55ª. Si tratta del miglio romano antico, misurato in quell'occasione sulla base di due colonne miliari rinvenute ancora in posto lungo quell'interminabile rettilineo, e che risultò di metri 1471,23. La totale estesa di quelle fosse misura 105 chilometri. Furono spese, pel complesso di queste opere di bonifica, scudi 1.621.983, pari ad 8.718.161 di nostre lire di anteguerra. Venne contemporaneamente riattata la Via Appia, e questa fiancheggiata d'un doppio filare d'olmi, che tuttora ombreggiano quell'incomparabile strada.

Di questo restauro è testimone una lapide, detta in luogo « Epitaffio », (1) dalla quale

(1) Ecco il testo dell'epigrafe: « Ex auctoritate — Pii VI Pont. Max. — Appiae Tractus — ad Pissinariam — quem aquae stagnantes — interruperant — pontibus iunctus — aggeribus munitus — anno — MDCCLXXXVI — curatore — Francisco Mantica — Praef. Viar. »



BONIFICA DI PISCINARA. - ALLAGAMENTI LUNGO LA STRADA DALLA VIA APPIA A LITTORIA IN TEMPO DI PIOGGE.

apprendiamo che si dovettero ricostruire ponti e rifare rilevati, presumibilmente andati ancora sommersi.

Ma il Rappini aveva violato un canone della bonifica idraulica, il quale impone di separare le « acque alte », cioè dovute a piogge cadenti fuori del bacino di bonifica, dalle « acque basse » cioè dovute a piogge cadenti nel detto bacino, cosicchè la capacità di smaltimento della « Linea Pia » risultò inadeguata alla massa di acque convogliate in tempo di piena dei corsi d'acqua mandati a sfociare in quel colatore. Aggiungasi che l'officiosità del colatore stesso è insidiata dalla vegetazione lacustre che vi si sviluppa abbondante e tenace, riproducendosi ostinatamente dopo ogni operazione di sgombero; (caratteristica questa operazione effettuata per tradizione secolare fino a poco tempo fa mediante mandrie di bufali cacciati a guado nel canale).

L'effetto della bonifica di Pio VI risultò quindi inferiore alle aspettative, e ne abbiamo larga documentazione negli studi che delle Paludi Pontine fece fare Napoleone durante il breve periodo del dominio francese negli Stati Pontifici. Nel 1812 l'Imperatore affidava ad una Commissione presieduta dall'ingegnere idraulico De Prony lo studio dei provvedimenti pel risanamento di tutto l'Agro

Romano, e nella ripartizione dei compiti il De Prony teneva per sè lo studio delle Paludi Pontine, aggregandosi all'uopo alcuni valenti tecnici italiani.

Di quello studio lasciò cospicuo documento in una classica Relazione a stampa, nella quale il problema idraulico è trattato a fondo, ben inteso con le limitate vedute ed in base alla scarsa documentazione del tempo per riguardo alla topografia locale ed al regime pluviometrico della regione. Ma la caduta di Napoleone troncò qualunque possibilità d'attuazione del progetto De Prony, mentre il restaurato governo dei Papi si trovò, per la difficoltà dei tempi, nell'impossibilità di riprendere l'iniziativa napoleonica. Frattanto le cose peggioravano per l'abbandono delle opere precedentemente eseguite da Pio VI, ed il Governo pontificio volle almeno salvare il salvabile, procurando d'organizzare un Consorzio d'interessati che provvedesse a tenere officiosi i canali, a difendere gli argini, con modesto concorso dello Stato. Urto peraltro contro l'opposizione dei grandi proprietari, nonchè delle « Università » od utenze d'usi civici secolari, obbiettando quelli e queste che le opere di bonifica non potevano considerarsi come in condizioni tali da poter formare oggetto d'una ordinaria manutenzio-



LA VIA APPIA FIANCHEGGIATA DALLA « LINEA PIA » E CONFLUENZA IN LINEA PIA DEL FIUME UFENTE, CHE ATTRAVERSA LA VIA APPIA SOTTO UN ANTICO PONTE ROMANO.

darsi il nome dell'ing. Marchi, al quale sono dovuti i primi sani criteri per la bonifica generale — studi che servirono di base per più ponderati progetti presentati dai Consor-

zi all'approvazione del Governo. Su codeste basi fu infine accordata, in data del settembre 1927, al Consorzio di Piscinara, la concessione dei lavori attualmente in corso.



LA SCONFINATA E INDETERMINATA SOSTANZA, SOGGETTA ALLE ALTERNATIVE DI BAGNA-ASCIUGA, FOMITE DI MALARIA. SARÀ SILESSATA E RIVOLATA, E LE MARCHIE SCAVATE VERRANNO SCARICATE PER RIALZARE LA SPONDA E RENDERLA INSOMMERGIBILE.

Il fiume si divide in due rami, uno che va a sboccare nel mare, l'altro che va a sboccare nel fiume Amaseno. Il primo ramo, che è il più grande, si divide in due rami, uno che va a sboccare nel mare, l'altro che va a sboccare nel fiume Amaseno. Il secondo ramo, che è il più piccolo, si divide in due rami, uno che va a sboccare nel mare, l'altro che va a sboccare nel fiume Amaseno.

La legge, che ha per titolo «*Legge 24 dicembre 1928, recante la data del 24 dicembre 1928, legge che provvede un largo finanziamento delle opere di bonifica, intendendo questa parola nel senso più vasto e completo, cioè: regolazione delle acque, costruzione d'acquedotti rurali, di borgate rurali, di strade, di opere per l'irrigazione dei terreni bonificati, per distribuzione di energia elettrica.*»

La fig. a pag. 402 presenta uno schema della sistemazione idraulica, ormai in avanzato corso d'esecuzione. Un grande canale,

che si divide in due rami, uno che va a sboccare nel mare, l'altro che va a sboccare nel fiume Amaseno. Il primo ramo, che è il più grande, si divide in due rami, uno che va a sboccare nel mare, l'altro che va a sboccare nel fiume Amaseno. Il secondo ramo, che è il più piccolo, si divide in due rami, uno che va a sboccare nel mare, l'altro che va a sboccare nel fiume Amaseno.

Un grande collettore di queste acque medie si diparte dal laghetto di Ninfa, sottopassa la Via Appia presso il bivio per Littoria, e poco prima di questo abitato risvolta in un lungo rettifilo che va a sboccare nel Rio



APERTURA DELLE STRADE LITTORANEE ATTRAVERSO LA SELVA DI TERRACINA.



BONIFICA DI PISCINARA. - IL « CANALE MUSSOLINI » COLLETTORE DELLE ACQUE ALTE, A MONTE DELLA VIA APPIA.

Martino, antico alveo artificiale abbandonato che sfocia a mare tra i Laghi littoranei di Fogliano e dei Monaci. Si avrà poi tutta una rete di acque basse, le quali faranno capo a numerose stazioni idrovore che le riverteranno nei collettori d'acque alte o medie.

Riassumiamo in poche cifre le caratteristiche di queste opere idrauliche:

Il Canale Mussolini riceverà le acque alte d'un bacino montano di 26.000 ettari; il bacino della bonifica di Piscinara scolerà per 9600 ettari nel collettore delle acque alte, per 23.400 ettari nei collettori delle acque medie, per 12.000 ettari al Fiume Sisto; mentre 5000 ettari rappresentano la superficie dei laghi littoranei. Questi non verranno prosciugati, ma saranno sistemati in modo da renderli innocui nei riguardi igienici, sopprimendone le basse gronde, ora esposte — per la lievissima acclività — a continua vicenda di « bagna-asciuga », che rappresenta un fomite di malaria. All'uopo le sponde verranno sistemate con scarpata relativamente ripida, e le terre che così si dovranno scavare verranno refluite sui terreni circostanti al fine di renderli insommergibili e adatti alla coltivazione. Resterà conservato l'attuale sfruttamento di questi laghi per la pesca; anzi

attivato mediante regolata immissione di acque dolci.

Per quello che riguarda poi le Paludi Pontine, in sinistra del Fiume Sisto, si farà luogo parimenti ad una separazione tra le acque che possono defluire naturalmente a mare, convogliandole nel fiume Ufente, e quelle basse per le quali si rende necessario il sollevamento meccanico onde scaricarle nei collettori o nei corsi d'acqua. Sono all'uopo previsti 9 impianti idrovori, di cui uno dotato della potenza di 2200 HP, destinato a prosciugare 7600 ettari compresi tra la Via Appia ed il fiume Ufente, gli altri otto con potenza da 100 a 300 HP a servizio di altrettante zone minori. In complesso, il bacino montano le cui acque saranno condotte a scaricare nel fiume Amaseno, misura 54.000 ettari; il bacino intero della Bonifica Pontina scaricherà nei collettori d'acque alte per ettari 11.000, agli impianti idrovori per ettari 13.000; mentre per 2400 ettari le acque potranno avere l'uno o l'altro recapito a seconda del dislivello tra la campagna ed il pelo d'acqua nei collettori.

Ma non basta prosciugare un terreno acquitrinoso per trasformarlo in terreno agrario, potendo accadere che l'aridità delle ter-

...ugate ne rappresenti anche la sterilità in senso relativo. La bonifica che a codeste terre venga restituita nel tempo e nella giusta misura, la libererà per la vegetazione, mediante irrigue. Perciò, dopo d'averle allacciate e convogliate fuori del territorio, si bonifica tutte le acque dannose. La descritta complessa rete di canali, occorre completare l'opera progettata, necessaria dotazione d'acque irrigue, costruendo una seconda rete di canali, al di fuori di queste acque parallele in tutto senso alla inferiore rete dei colatori.

Vi sono già esempi classici di simili soluzioni, ed altri ne avremo nella Bonifica Pontina grazie ad un felice concorso di favorevoli circostanze. Infatti sono numerose le sorgive perenni le quali sgorgano ai piedi dei Monti Lepini, per una portata complessiva che venne valutata in 20 metri cubi al secondo. Queste acque, che rappresentarono per tanti secoli una causa d'impaludamento della soggiacente pianura, diventeranno preziose per la irrigazione dopochè la regolazione degli scoli sarà compiuta. Già sono intervenute opportune intese fra i due Consorzi per il riparto di queste acque perenni, cosicchè ne potranno approfittare anche i terreni di Piscinara, per quanto separati dal fiume Sisto rispetto alle sorgive. La carta alla pag. 402 dà un'idea della rete di canali irrigui formante parte del progetto di bonifica, e si potrà notare che la stessa linea Pia potrà servire come canale d'irrigazione.

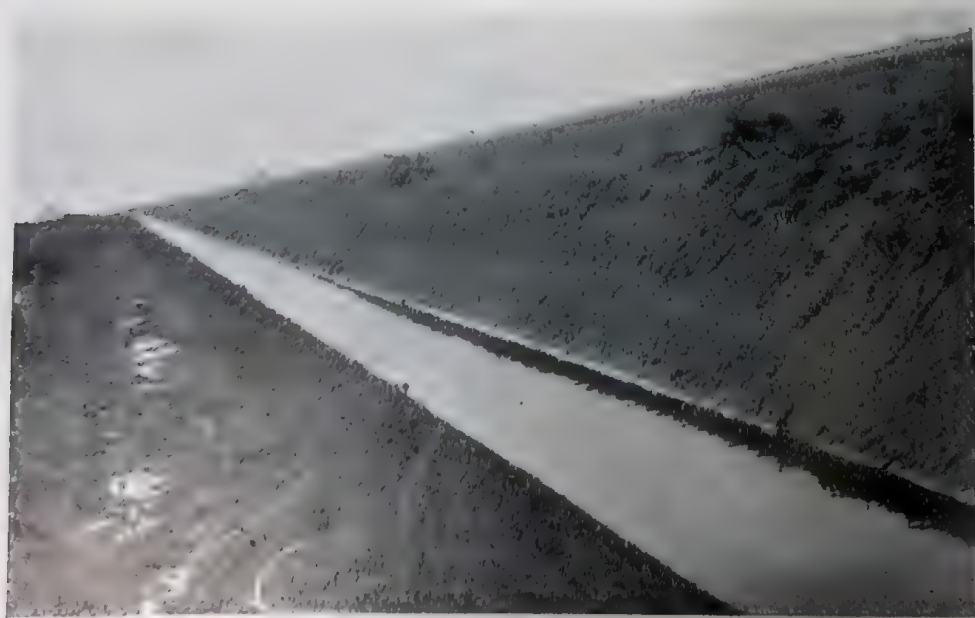
Altra necessaria premessa della bonifica agraria è una organica rete stradale, che consenta in modo sicuro e continuo l'accesso ai fondi e lo scarico dei prodotti. Si è sopra accennato alle strade aperte dal Rappini in fregio alle Fosse Migliare; ma è da aggiungersi che poche di queste vennero poi sistemate sopraelevandole quanto occorresse per renderle inaccessibili e dotandole d'una massicciata. Generalmente rimasero nelle condizioni di strade in terra, che diventano impraticabili durante le piogge. Gli attuali lavori di bonifica diedero grande sviluppo all'apertura di nuove strade ed alla sistemazione delle esistenti. Il progetto contempla 500 chilometri di strade, di cui circa 200 sono già costruiti, mentre il completamento esigerà ancora circa tre anni di lavoro.

È anche prevista la costruzione d'un acquedotto, che porterà acqua di sorgente per gli usi domestici e pel bestiame là dove non si possa provvedere in modo sufficiente e sicuro mediante pozzi.

Queste, a grandi linee, le opere cui attendono i due ricordati Consorzi di bonifica, secondo i termini delle rispettive concessioni. Entrambi fruiscono delle massime agevolazioni che la legge accorda per le opere di bonifica della 1^a categoria, essendo le spese a carico dello Stato per tre quarti, a carico della Provincia di Roma per un ottavo, e per rimanente ottavo a carico della proprietà interessata. Il preventivo generale porta una spesa di 600 milioni, di cui 350 per la bonifica di Piscinara e 250 per la bonifica Pontina.

Quando si pensi che nella legge per le bonifiche del 1899 erano stanziati per questi lavori 6 milioni, si può comprendere la distanza che corre tra la ristretta visione che di questa bonifica si aveva ancora al principio del secolo e la grandiosa realizzazione attuale in regime di bonifica integrale.

In queste cifre è compresa la spesa per



LA LINEA DI PISCINARA. - CANALE COLATORE PER LE ACQUE MEDIE.



SCHEMA DELL'APPORDERAMENTO NELLA BONIFICA DELL'AGRO PONTINO, ESEGUITO DALL'OPERA NAZIONALE PER I COMBATTENTI.

la sistemazione montana sopra un'estesa di 75 mila ettari, nei quali si faranno tutte le opere di rimboschimento e di correzione dei corsi d'acqua che valgano ad assicurare il buon regime e la conservazione delle opere di bonifica nella pianura.

È facile immaginare come per l'esecuzione di un così vasto programma sia stata necessaria un'organizzazione grandiosa di mezzi d'opera e la prestazione d'una ingente massa di mano d'opera. Qualche cifra varrà a darne almeno un'idea. Venne impiantata tutta una rete di binari, raccordata alla stazione ferroviaria di Sermoneta, dello sviluppo di 200 chilometri, di cui 40 elettrificati, rete servita da 26 locomotive pel traino dei 1300 carrelli adibiti al trasporto delle terre e dei materiali. Furono impiegati, nell'apertura di canali, 18 grandi escavatori. Tenendo conto di tutto il rimanente vario macchinario, il costo di questi impianti raggiunse i 25 milioni di lire! Alla fine del 1932 erano stati scavati 12 milioni di metri cubi di terre, e rimanevano da scavare altri 8 milioni di metri cubi. Ma importa specialmente segnalare i provvedimenti presi per alloggiare le masse operaie e provvedere ad ogni loro esigenza. Fu infatti adotta-

to — probabilmente per la prima volta — il concetto di sostituire alle consuete baracche provvisorie dei fabbricati stabili, con l'obiettivo che, dopo ultimati i lavori della bonifica idraulica, potessero i fabbricati stessi essere destinati ad abitazioni delle famiglie coloniche, cui spetterà la successiva opera della bonifica agraria. Naturalmente le piante di queste fabbriche vennero studiate tenendo presente la doppia destinazione. Questi bei casseggiati, che hanno offerto agli operai un alloggio di comodità affatto inconsueta ed una particolare protezione contro la malaria, dànno già all'Agro Pontino un lieto aspetto di terre abitate. Sono raggruppati in parecchi centri, che oggi rappresentano tante frazioni del Comune di Littoria: Sessano, Passo genovese, Casal dei Pini, Campodigrano, Molella... Ogni centro venne dotato d'un locale di Dopolavoro, con sala di riunione — ove cinematografo e radio offrono gradito passatempo agli operai — di una collettoria postale, di luce elettrica per tutti i locali. I due Consorzi provvidero poi ad una seria organizzazione per la difesa degli operai contro la malaria, dividendo il territorio interessato in zone, a ciascuna delle quali fu assegnato in permanenza

un personale di medici ed infermieri, sia per la vigilanza e la cura a domicilio, sia per l'assistenza ospedaliera in appositi ospedali. Questo servizio sanitario, allidato fino all'anno scorso all'Istituto Antimalarico Pontino, è stato assunto con l'anno corrente dalla Croce Rossa.

Ma il problema delle acque stagnanti non è che il primo passo per restituirle all'agricoltura: ciò tanto più nel caso del Comprensorio di Piscinara, ove il suolo era coperto di fitta, inestricabile boscaglia. Occorreva tagliare la boscaglia, stradicare le ceppaie, vivificare con arature profonde le terre sterili da secoli, aprire « scoline » e fossi per smaltire le piogge nei canali di bonifica. Era all'uopo necessario fissare in luogo la mano d'opera agricola ben prima che si potesse far conto sulla produzione agraria per alimentarla, e perciò frazionare l'area del Comprensorio in gran numero di poderi d'una giusta estensione, costruire per ciascuno la casa colonica con relative dipendenze, assicurare ad ogni podere il collegamento alla rete stradale, fornirlo d'acqua potabile e di luce, delle scorte di bestiame, sementi, concimi, attrezzi rurali, provvedere infine al mantenimento delle famiglie coloniche fino a che queste fossero in grado di mantenersi coi prodotti del fondo.

Qui si sono manifestate l'originalità e la potenzialità delle nostre istituzioni, le quali hanno consentito di realizzare con meravigliosa rapidità un'opera che sarebbe stato vano sperare dall'iniziativa privata o dall'azione di-

retta dello Stato. L'organo di cui il Governo si è felicemente servito per compiere questa seconda e decisiva fase della bonifica dell'Agro Pontino è l'Opera Nazionale per i Combattenti, già bene allenata a simili imprese, che ha condotto o sta conducendo a buon termine in ogni regione d'Italia.

Chi voglia imparare a conoscere che sia questo Ente ed a quali mansioni provveda dalla sua istituzione, ricorra ad una pubblicazione del Touring Club Italiano del 1922, dovuta alla penna magistrale del L. V. Bertarelli, che vi esprime la sua ammirazione verso l'Opera Nazionale per i Combattenti e particolarmente il suo entusiasmo per i grandi lavori di bonifica da lui visitati (1). Qui basti riportare due cifre altamente significative: l'azione bonificatrice dell'Opera si svolge attualmente in numerose zone d'ogni regione d'Italia, che comprendono complessivamente 450.000 ettari di bonifiche idrauliche, di cui 65.000 ettari di terreni in via di trasformazione agrario-fondiarie. L'insediamento dell'Opera nell'Agro Pontino, ufficialmente risale all'agosto 1931, alla qual data un R. Decreto le trasferiva un primo lotto di terreni per un'estensione di 17.680 ettari nei Comuni di Cisterna, Terracina e Nettuno, effettivamente dal novembre di detto anno. Il programma dei lavori venne per un primo tempo limitato a circa 10.000 ettari in territorio di Cisterna, ricadenti per massima parte nel Comprensorio di Piscinara, e sono questi appunto che vennero a costituire il territorio del nuovo Comune di Littoria. Il lavoro gravosissimo della « diciocatura », cioè dell'e-

strazione e sgombero delle ceppaie rimaste nel terreno dopo il taglio della boscaglia, ebbe inizio nel dicembre del 1931, facendo largo ricorso agli esplosivi. A misura che il terreno veniva così sgombrato, si procedeva alla quotizzazione, suddividendolo in unità poderali della media superficie di



BONIFICA DI PISCINARA. CANALE PER ACQUE BASSE. - A SINISTRA, LO SBOCCO D'UN FOSSO, IL PONTE E LA STRADA CHE SI DIRAMA DALLA VIA APPIA PER LITTORIA.

(1) L. V. BERTARELLI, *Terra Promessa* - Le bonifiche di Coltano, Sanluri, Leca, Varcaturu dell'Opera Nazionale per i Combattenti - 10 Marzo 1922 - Touring Club Italiano - Milano.



IL MOLO DI FOGLIANO IN FREGIO AL LAGO DELLO STESSO NOME, LA CUI SPONDA È RIVESTITA DI SPLENDIDI PALMIZI.

20 ettari, ridotte a 10-12 ettari pei terreni migliori lungo la Via Appia, portate a 24-25 pei terreni più poveri verso il mare. Sono in tutto 515 poderi, ciascuno ormai cintato e dotato di casa colonica con annessi: stalla, forno, pozzo. Questa è forse la parte più appariscente della bonifica agraria in corso, perchè quelle centinaia di belle case sono sorte veramente come per incanto, ed hanno completamente cambiata la faccia della regione, dissipando quella suggestione di melanconia che emanava dalla sterminata solitudine e creando uno spettacolo nuovo di vita, d'ordine, una promessa d'ogni dono della terra. Mentre si fabbricavano le case, si aprivano le necessarie strade interpoderali e poderali per dare a ciascun fondo l'accesso alle strade di bonifica: 350 chilometri. Si aprivano i canali secondari e terziari: 358 chilometri con 737 manufatti. Tutto pronto, quindi, per accogliere le 515 famiglie coloniche la cui missione sarà di radicarsi in questo suolo, perfezionarne la sistemazione, conservarne in piena efficienza per l'avvenire la bonifica laboriosamente conseguita.

Ma quali famiglie? È ben evidente che costoro non sarebbe mansione adatta per tutte. Occorrono esperti, robusti e laboriosi coltiva-

tori; famiglie ricche di braccia, pronte ad accettare una rude vita ed una disciplina quasi militare senza lasciarsi scoraggiare dalle difficoltà dell'impresa. Ora, dove trovarle? Come farne la scelta?

Qui soccorse altra delle provvide istituzioni del Regime; il Commissariato per le migrazioni e la colonizzazione interna, Ente che trovandosi costantemente al corrente delle disponibilità e delle richieste di mano d'opera, è in grado d'indirizzarla ove possa essere meglio utilizzata e laddove più sentito ne sia il bisogno. Per scegliere queste 515 famiglie si dovette esaminare un numero decuplo di domande; per le prescelte, i medici del Commissariato accertarono previamente l'idoneità costituzionale di ciascuna persona. Sono di provenienza dell'Emilia, del Veneto, della Romagna, ed insieme costituiranno un nuovo gruppo etnico nel cuore del Lazio, che l'assimilerà rapidamente. Sono giunti questi coloni a treni interi, trovando all'arrivo un'immediata e cordiale assistenza, ed hanno occupate le rispettive case con l'animo aperto alla speranza d'un adeguato premio al greve lavoro che li attende. Qui è da dire che fino a quando un fondo non produca a sufficienza pel mantenimento della famiglia colonica, l'Opera Nazionale pei Combattenti



UNA BELLA VEDUTA AEREA DI LITTORIA IN COSTRUZIONE.

le fornisce a credito tutto il necessario. Il colono estinguerà poi gradualmente il proprio

debito a misura che il reddito della coltivazione gli lascerà del margine, e quando avrà



UNA DELLE CASE COLONICHE COSTRUITE DALL'OPERA NAZIONALE PER I COMBATTENTI NEL TERRITORIO DI LITTORIA.



UNA SUGGESTIVA E ISTRUTTIVA VEDUTA AEREA DI LITTORIA.

saldata la sua partita entrerà in possesso del fondo.

Non mancherà chi si domandi se l'impresa sia redditizia. I competenti ritengono di



UNA SCUOLA NELLA FRAZIONE «CASAL DEI PINI» DEL COMUNE DI LITTORIA.



IL POPOLAMENTO DELL'AGRO PONTINO DOPO LA BONIFICA, HA DATO LUOGO A UNA VERA MIGRAZIONE INTERNA DI FAMIGLIE DI LAVORATORI. ECCO UNA SCENA ALL'ARRIVO DI UN TRENO.

si; e sarà tanto meglio. Ma nel giudicare di queste iniziative è doveroso non dimenticare che gli scopi sono molteplici e non tutti traducibili in cifre. Si pensi alla portata sociale di questo ricupero di terreni coltivati per un paese in pieno sviluppo demografico e chiuso entro stretti confini; si pensi al beneficio igienico del sopprimere il peggiore focolare di malaria alle porte dell'Urbe, e si riconoscerà facilmente che i sacrifici dello Stato per rendere possibile questa bonifica sono ampiamente giustificati. Di più: sono da benedire.

Questa improvvisata popolazione di parecchie migliaia di persone avrebbe rappresentato un semplice incremento per il Comune di Cisterna se non si fosse altrimenti provveduto alle sue esigenze per quanto riguarda la vita comunale, soluzione evidentemente artificiosa

per impari alle necessità. Basti accennare che mentre prima della occupazione da parte dell'Opera Nazionale per i Combattenti la popolazione dell'attuale Comune di Littoria era di 1.192 abitanti, nel dicembre 1932 era di 6308 abitanti stabili (famiglie coloniche) oltre ad 11.492 avventizi (operai addetti ai lavori di bonifica).

Il Duce ebbe di ciò l'immediata visione, e volle pertanto la creazione del Comune nuovo, cui impose il fatidico nome di *Littoria*. Primo Podestà il Conte Valentino Orsolini - Cencelli, Commissario dell'Opera Nazionale per i Combattenti, unico certamente tra i Podestà che abbia visto crescere sotto i suoi occhi tutte nuove le case del suo Comune, e queste occupate da una popolazione immigrata, che rinnova-

va a venti secoli di distanza lo spettacolo della fondazione delle colonie romane, questa volta però senz'altre armi che gli attrezzi rurali e senza la dura necessità di espellere od assoggettare la gente del luogo.

Il nuovo Comune elesse la sua sede presso un nodo stradale centrale del suo territorio, in località « Il Quadrato », ove durante i lavori di bonifica già erasi formato un nucleo di popolazione avventizia. L'Opera Nazionale per i Combattenti vi costruiva, a corona d'una vasta e bellissima piazza, un grandioso palazzo comunale ornato da una torre civica alta 32 metri ed altri decorosi edifici per sede di pubblici servizi: del Fascio, del Dopolavoro, di banche. Stanno sorgendo, secondo uno studiato Piano Regolatore, altri edifici per vari servizi dell'Opera Nazionale per i Combattenti,



VEDUTA AEREA DEL TIPO DI APPODERAMENTO DELL'AGRO PONTINO PRESSO LITTORIA.

una Chiesa grandiosa, la sede dell'Opera Maternità ed Infanzia, dell'Opera Balilla. I pre-

cedenti nuclei creati dal Consorzio di bonifica di Piscinara, ora diventati altrettante fra-



IL PALAZZO DELLE POSTE E TELEGRAFI DI LITTORIA, INAUGURATO UNITAMENTE ALLA SIMPATICA CITTADINA CUI DEVE SERVIRE.

Comune, sono del pari in pieno sviluppo edilizio per l'erezione di chiese, scuole, ospedaletti. A cose finite, troveremo non solo il più recente Comune d'Italia, ma un esempio di razionale distribuzione di servizi per una moderna comunità rurale.

Già dal discorso che il Duce tenne dal balcone del palazzo pontino, che l'opera della bonifica senza indugio estesa, a creare nuovi Comuni i cui nomi sono già designati: *Sabaudia* e *Pontinia*. Entro il 1934 le famiglie coloniche fissate nell'Agro Pontino raggiungeranno il numero di 4500 e la popolazione totale la cifra di 50.000 abitanti. È di questi giorni il provvedimento governativo in forza del quale gli attuali proprietari dei terreni compresi nei due Comprensori di bonifica dovranno trasformare a coltivazione intensiva i loro fondi ovvero lasciarli espropriare dall'Opera Nazionale dei Combattenti, affinché non vada perduto il frutto di così costosa e laboriosa sistemazione idraulica.

Niun dubbio che ogni eventuale ostacolo sarà rimosso, e che le date prefisse dal Duce per questa grande impresa saranno esattamente osservate: una nuova Provincia acquistata all'Italia dentro i suoi confini.

Chi non vorrà rendersene conto coi propri occhi? Non si tratta d'organizzare spedizioni né d'affrontare incomodi di sorta. Lungo la direttissima Roma - Napoli è stata costruita una nuova stazione tra quelle di Cisterna e Sezze, la bella stazione di Littoria, in gradevole stile moderno. Da questa al centro del Comune corrono 9 chilometri di bellissima strada, che un servizio d'autobus copre in 20 minuti. Littoria è collegata da regolari servizi automobilistici a Cisterna e Priverno, ad Anzio e Nettuno, ed anche a Roma che ne dista 62 chilometri.

Per chi poi disponga dell'automobile, un giro da Roma a Littoria, indi al Lago di Fregiano, dalla sponda vestita di lussureggiante vegetazione tropicale, al Monte Circeo lungo la nuova strada di bonifica traverso la Selva di Terracina, e lungo la strada littoranea a Terracina, indi, lungo la splendida Via Appia, a Roma, rappresenta un tale godimento, una tale successione d'impressioni inattese, che sarebbe davvero un peccato il rinunciarvi.

Dal febbraio scorso questo giro si può anche fare coi comodi torpedoni d'un servizio di grande turismo. Mettiamo dunque, tra le visite d'obbligo nei dintorni di Roma, dopo i Colli Albani, il redento Agro Pontino!

ITALO VANDONE

CONSOCI!

La forza e il prestigio del Sodalizio risiedono nel numero dei Soci. E il modo migliore per dimostrare al Touring la Vostra simpatia è quello di adoperarvi per accrescerne il numero.

La quota annuale è di sole **L. 15,20** (Esteri **L. 25,20**), più **L. 2** per tassa di ammissione. Versando questa esigua somma i Soci del 1933 hanno diritto alle seguenti pubblicazioni:

1. — **MONOGRAFIA ILLUSTRATA: SICILIA** (Volume IV di « Attraverso l'Italia ») (256 pag.; 400 ill.; 4 tavole a colori, 1 carta geogr.).
2. — Vol. II della **GUIDA PRATICA AI LUOGHI DI SOGGIORNO E DI CURA D'ITALIA: Le stazioni del Mare Adriatico e del Mar Jonio, di Rodi e della Libia** (206 pag.; 100 ill. carte e piante).
3. — Fogli I, II e III della **NUOVISSIMA CARTA D'ITALIA al 500.000**, in preparazione.
4. — **BOLLETTINO TRIMESTRALE D'INFORMAZIONI**.

Procurate dunque al T. C. I. almeno un nuovo Socio annuale?



UNA POPOLOSA COLONIA DI FANCIULLI SUL LIDO FLUVIALE DI BRESCELLO.

IL MARE DI CHI NON HA IL MARE

(LE COLONIE BALNEARI SUL PO)

C è dunque un ritorno al fiume. Un ritorno spirituale ed un ritorno fisico. Il Po, fiume regale d'Italia, nella cui grande valle frumentaria, crogiolo di stirpi e di popoli, si è svolta tanta parte della nostra storia, regolato ora con immani lavori che gli impediranno, un giorno, la rapina delle terre e dei boschi, è entrato nell'anima della Nazione, la quale assiste al poderoso sforzo del Regime, opera degna di Roma. Ed ecco nello stesso tempo comparire sulle spiagge a docili declivi verdi, ombrose di boschi — oh lunghe pioppaie mormoranti ai venti! — le prime « colonie padane »; ed ecco i primi « lidi » punteggiare le sabbie di tende e di policromi ombrelloni. E libri e giornali e turisti e appassionati inneggiano al Po, cantano il Po.

Questo risveglio, questo ritorno avviene soprattutto nella zona centrale, dove il fiume è nella sua più vigorosa maturità, con la tutta maestà della sua corrente e la bel-

lezza incantevole e favolosa delle sue larghe sponde, dei suoi boschi di trémule e di salcèti. È, con un po' più di estensione, la zona degli antichi *Padinates*, la Padania di oggi: espressione più poetica e sentimentale che geografica, ma che significa anche l'affratellamento delle due sponde, le quali, divise nei tempi quando il Po era confine di Stato, e riunite ora da numerosi ponti, si fondono assieme, formando un'unica gente che ha comuni tradizioni, usi e costumi e memorie, e fanno capo al nume indigete e padre: il Po.

★★

Hanno i loro fati anche i fiumi. Non più le driadi e le amadriadi cercano rifugio nelle ombre folte o nei quieti recessi delle onde che videro un giorno cadere Fetonte e piangerlo le Eliadi sorelle tramutate in pioppi. Ai miti sottentra la realtà. Frigor di battaglie dapprima, barbariche e romane e imperiali.



IL CORSO DEL PO, AMPIO E SOLENNE, NEI PRESSI DI GUASTALLA.

Passan principi e poeti sulle rive, e principesse belle, su bucentauri dorati, navigano lente, a suon di musiche, il fiume. Quindi barconi e traini tirati dai pigri cavalli dalle alzaie, o spinti dai venti che gonfiano le vele rance; e, infine, pennacchi di fumo nero turbano il cielo, e ùluli di sirene rauche il mormorante silenzio.

Eccoci al fiume nostro, della nostra giovinezza ormai lontana. Il fiume non ha più misteri, benchè sia vietato. Quanti anni sono passati da quando — inconsapevoli igienisti — affrontavamo i rimbrotti o magari anche le correzioni più... tangibili dei nostri genitori per raggiungere le acque del Po, i fini arenili, le ombre discrete dei boschi, amiche soste dopo il bagno furtivo?

Inconsapevoli igienisti e pionieri: perchè allora vietati pregiudizi distoglievano il popolo dalle salutari linfe. Dicevano, allora, che l'acqua del Po aveva una composizione chimica dannosa alla salute, che era inquinata, che l'ambiente padano era propizio ai reumi, alle polmoniti, che il fiume avrebbe aggravato i mali già esistenti, invece di sanarli. Insomma: il fiume era additato ai pavidoti genitori come un pericolo permanente, un nemico. Ma noi seguivamo il nostro istinto che non falliva, rendendo inconsciamente il fiume, immergendoci nelle sue

onde o sdraiandoci come lucertoloni al sole, sulle limpide, fini, argentee sabbie. Il senso di benessere, l'euforia che ci prendeva dopo il bagno e la siesta, ci assicuravano che noi avevamo ragione.

Poi venne la scienza a spazzar via i pregiudizi, a riabilitarci.

Ecco infatti un igienista, il prof. Rizzatti dell'Università di Parma, scrivere nel 1930, quando già le colonie erano da parecchio tempo un fatto compiuto: « L'igiene moderna ha scoperto che nulla hanno di meno che giovevole, come composizione chimica, le acque dei fiumi, e che anzi dissolvono le concrezioni cutanee attentatrici perpetue della salute umana assai meglio delle acque del mare.

« Nè l'acqua fluviale è dannosa per alcuna malattia: essa non ha controindicazioni di sorta. Quanti malati di affezioni epatiche, renali, cardiache non possono beneficiare o traggono danno dalla vita al mare possono invece immergersi nelle liete acque dei fiumi senza timore di vedersi aggravati! Quanti tubercolotici che si espongono al pericolo di fatti congestivi, al mare, e al pericolo delle emottisi, possono respirare a pieni polmoni l'aria fluviale, imbrunirsi la pelle al sole scottante, rimanendo comodamente sdraiati sulle molle arena dei nostri pittoreschi bei fiumi.



IL LIDO DI GUASTALLA È UNO DEI MEGLIO ORGANIZZATI, CON CHÂLET, IMBARCAZIONI, ARENILI BENE SISTEMATI.

mi! Quanti nervosi, che tornarono esauriti dal mare, godono benefici utilissimi dalla vita del fiume e dalla immersione nelle tepide acque ristoratrici efficacissime e temperatrici della irritabilità nervosa!

« L'igiene moderna ha poi sfatato l'altra diceria della inquinabilità delle acque fluviali. Quando tutto era condizionato allo studio dei batteri, parve che l'acqua del fiume fosse onusta, carica, satura di microbi dannosissimi per la salute umana; mentre metodi, incomparabilmente più esatti e moderni, hanno dimostrato che l'acqua del fiume poco più a valle delle città, dove il potere di inquinamento è maggiore, dopo breve corso del fiume, ridiventa pressochè pura mercè l'aiuto del più potente sterilizzatore del mondo: il sole, e di un singolare elemento *batteriofago* divoratore dei microbi patogeni introdottisi nelle acque fluviali ».

Come si vede, siamo in piena riabilitazione del fiume. Ma ecco un altro igienista, il chiarissimo professore senatore Umberto Gabaglio scrivere su un quotidiano di Torino, quasi alla vigilia del congresso delle Colonie Padane tenutosi a Cremona nel giugno 1932: « Non si sa che sulla climatologia della grande valle padana ricca di panorami incantevoli sono raccolti in silenzio dall'ufficio Idrografico del Po, dalle stazioni meteorologiche di

alcune Università e da stazioni di città sulla valle padana, dei dati veramente importanti, così che oggi le radiazioni solari (ore di soleggiamento) si conoscono per tutti i mesi dell'anno; per cui è possibile stabilire confronti coi mesi invernali, primaverili ed autunnali e constatare che esse di estate, sulla riva del Po, sono di poco inferiori, nel numero, a quelle marine e montane dei mesi corrispondenti, e che sono rarissimi gli uragani che le modificano, ed i venti violenti, che non durano — come sul mare — anche dei giorni; vi si è studiata la pressione atmosferica e l'umidità relativa. La temperatura al sole ed all'ombra, in periodo di sereno, fu determinata anche sull'aria sovrastante il fiume, come anche la velocità della corrente aerea che accompagna l'acqua nel suo corso. Non manca che definire e studiare la vegetazione delle rive nel contenuto iodico, poichè anche sulle rive dei fiumi sembra non difetti questo elemento che è più ricco al mare e che è scarsissimo al monte...

Per quello che riguarda l'influenza della luce nei suoi raggi luminosi ed attinici, è dimostrato che essa è moderata; e che dagli effetti benefici della elioterapia nelle affezioni tubercolari chiuse, si confermano, tra le altre, le conclusioni di Randsome sull'azione curativa di essa contro i bacilli tubercolari ».



GUASTALLA - BAMBINE INTENTE ALLA QUOTIDIANA PULIZIA PERSONALE.

..

Questi documenti di carattere generale dicono già eloquentemente come le colonie climatiche fluviali — e noi ci occupiamo in modo speciale delle padane perchè sono per la maggior parte sul Po (qualcuna sull'Oglio o sull'Enza verso lo sbocco nel fiume maggiore, altre sul Serio o sull'Adda) — siano entrate non solamente nella vita delle popolazioni padane, ma anche nel campo della scienza medica e dell'igiene.

All'estero le colonie fluviali per ragazzi e per adulti sono organizzate da molti anni e con notevoli sviluppi. Un'efficace e indovinata propaganda le ha rese popolari: facilitazioni di viaggio, divertimenti, feste popolari, balli e bagni, tutto serve al richiamo. Le colonie sul Danubio, nei dintorni di Vienna, sono popolatissime e non vantano certamente la bellezza delle spiagge padane, ricche di bella sabbia pulita e calda.

Tuttavia, anche da noi, le colonie fluviali hanno preso piede e vanno prendendolo sempre più. Delle per bambini già create, fanno parte le più recenti — quelle di Guastalla nel 1932 — e di organizzazione e di organizzazio-

ne scientifica e razionale. Non solo, ma il Partito Fascista, che le ha fatte nascere e le ha sorrette man mano, le ha ora raccolte sotto un'unica direzione, emanando norme generali e indirizzi precisi.

La loro origine risale a circa nove anni fa, quando la preoccupazione del Duce di rigenerare la stirpe per una sana e forte Italia futura aveva dato impulso alle provvidenze che dovevano temprare la fanciullezza. Allora le colonie marine e montane ebbero un nuovo rifiorire, e poco dopo sui paesi riveraschi del Po cominciarono — auspici le Opere per la maternità e l'infanzia — le colonie padane. Cremona fu l'antesignana: città dove il culto e l'amore al Po hanno larghissima tradizione, sia dal punto igienico, sia da quello sportivo. Vennero quindi — e la enumerazione che facciamo non vuol essere una graduatoria — Piacenza, Pavia, Mantova, Reggio Emilia, Ferrara, Vercelli, Alessandria, Modena, Lodi, Valenza, Novara, Guastalla, cui seguirono paeselli e borghi grandi e piccoli. Ora si può calcolare che, tra grandi e piccole, le colonie siano circa novanta, con oltre trentamila coloni.

Là sulle sabbie o all'ombra delle pioppaie sono raccolti in modo speciale i gracili,



GUASTALLA - UN PRANZO ALL'APERTO, SOTTO LA TENDA, DELLA VIVACE COLONIA DI PICCOLI BAGNANTI.

i malnutriti, i deboli, provenienti nella massima parte dalle classi povere e lavoratrici. Nel soggiorno, che dura, di solito, dal mattino alla sera, oltre alla esposizione al sole sulle sabbie e al bagno (col controllo e la sorveglianza di un medico) si fanno giochi ed esercitazioni ginnastiche. I canti patriottici, il saluto alla bandiera e l'insegnamento cristiano fanno parte della educazione morale. Il vitto è sano ed abbondante, scelto con cura, in modo che risponda ai dettami perfetti della igiene.

In taluni casi, e specialmente in certi momenti, le colonie hanno costituito un sollievo per le famiglie: i genitori, oltre tutto, sapevano i loro figlioli ben custoditi, ben nutriti, e potevano attendere con serenità al loro lavoro. Le colonie seppero adeguarsi ai momenti difficili e agli ambienti, essendo colonie « dopolavoro-custodia », un po' di tutto, insomma. Poi, a mano a mano, acquistarono, una fisionomia più decisa e gli scopi sussidiari cedettero davanti allo scopo profilattico, che è quello ormai perseguito dal Regime.

★★

I risultati di questi anni? Ci sarebbe da fare una bella poesia; la poesia vera che

descrive i piccoli corpi abbronzati, il roseo dei volti già pallidi... Ma preferiamo stralciare, dalle relazioni che abbiamo sottomano, dati precisi. Una di queste, redatta nel 1925 da un Medico, consigliere del Comitato della colonia Padana, dichiarava addirittura meravigliosi i risultati sino ad allora conseguiti, aggiungendo: « Di giorno in giorno si assiste ad un progressivo sviluppo muscolare; la respirazione si fa più ampia, più attiva la secrezione della cute, l'aspetto più florido, l'appetito aumenta per un più attivo ricambio e i bimbi, ripesati in fine stagione, si trovano più o meno aumentati di peso (da uno a tre chilogrammi) ». Quattro anni dopo, nel 1929, i risultati delle Colonie padane apparivano « superiori ad ogni aspettativa » a un altro relatore, il quale ne avvertiva il benefico influsso, non soltanto sul fisico, ma anche sul carattere dei fanciulli, che diventavano tutti più buoni, più disciplinati, più gentili, più comunicativi e di umore giovi-ale.

Venendo al 1932, un giovane medico, che ha diretto e sorvegliato queste colonie, così ne sintetizza i risultati: « Aumento di secrezione della pelle con gran vantaggio per la funzione polmonare, renale ed epatica; azio-



LA COLONIA FLUVIALE DI DÒSOLO È UNA FRA LE PIÙ NUMEROSE.

ne regolatrice generale sull'economia organica coll'aumento di peso nei denutriti e con la diminuzione negli obesi, col miglioramento delle funzioni digestive; aumento dell'appetito, scomparsa dell'emicrania nei dispeptici, ritorno del sonno in coloro che soffrono di insonnia e coll'euforia caratterizzata dal senso di benessere dipendente dalle funzionalità armonicamente migliorate. Inoltre, per chi fa la vera cura elioterapica, azione battericida, effetti cicatrizzanti, analgesici, risolutivi ».

Il secondo raduno delle colonie fluviali a

Cremona, tenutosi alla fine di giugno 1932, ha concluso, per bocca di varii e chiarissimi relatori, che — selezionati quei bimbi che sono bisognosi di cure speciali, al mare e ai monti, — la grande maggioranza può con uguale beneficio fruire delle cure aero ed elioterapiche dei nostri fiumi, che possono per questo assumere l'appellativo di « sacri » come presso alcuni popoli.

Sacri fiumi. Noi chiamiamo padre il nostro Po, chè tale esso è per le genti che nascono sulle sue sponde, vivono di lui e muoiono

a lui vicino. Padre che dà tutto ai suoi figli. E ora dà a tanta fanciullezza, il suo àlito vivificatore. Noi vediamo queste schiere di bimbi — migliaia e migliaia — lungo le sue sponde benedette: li vediamo correre lieti e spensierati sotto i dōmi verdi delle alte pioppaie, o stendersi al sole sulle nitide sabbie o cantare in coro, mentre la bandiera della Patria sale sul pennone. Aria, luce, sole ai corpi, ai



IL SECONDO RADUNO DELLE COLONIE FLUVIALI E I BIMBI DELLA COLONIA DI BRESCELLO.



IL LIDO DI DÒSOLO E LA FITTA PIOPPAIA RETROSTANTE.

cuori, amor di Patria, gratitudine all' Uomo che, nelle sue cure gravi, si ricorda di tutti i bimbi d'Italia: amore ai propri simili, a tutto ciò che di bello e di buono è nella vita, che impareranno ad affrontare con cuore puro e corpo agile e sano. E come si innalza festante su tutta « del Po l'ondisona riviera » il canto della colonia padana di Piacenza! Esso è la voce ideale di tutte le colonie padane:

O acque sorgenti — di forza e di vita,
O boschi, misteri — di pace infinita,
O sole che doni — la luce, i color,
Voi siete le fonti — perenni d'amor.

★★

Po, mare di chi non ha il mare. Questa amorosa invocazione, da noi lanciata tre anni fa, ha avuto fortuna. E veramente il Po rappresenta, ora, per tanta gente il mare. I lidi si sono moltiplicati. Accanto alle colonie, ecco le spiagge pei grandi, ecco file policrome di cabine e di ombrelloni, ecco le rotonde, le terrazze come al mare. E certe spiagge — da quella di Torino sull'isolotto a monte del ponte Vittorio Emanuele a quella di Guastalla, dove uno *châlet* intonato al paesaggio è ritrovo elegante e frequentatissimo della miglior società di tre province: Parma Mantova, Reggio Emilia — possono *si parva licet componere magnis* — essere paragonate a quelle del mare.

Ma il Po non è soltanto il mare dei poveri: lo è anche di quelli che potrebbero offrirsi il mare. Quanta gente lo scorso anno, e quanta quest'anno, non si è rifugiata sulle sponde del Po! Non solamente i « tifosi » del fiume — perchè in genere l'abitante della valle padana è un innamorato del suo Po al quale tutti i giorni fa una visita e « andare a Po » è di prammatica come per un milanese andare a far la capatina in Galleria — ma anche quelli che si lasciavano attirare dalla « stagione » al mare. Ora il Po è di moda, e si va a Po. Vi si fa canottaggio, vi si balla, ci si diverte come sulle spiagge marine.

Caro e vecchio Po, padre della nostra stirpe, che hai visto tante vicende e ci hai dato l'abito della tua gravità pensosa; vecchio fiume che lambisci ora tanti *bagni* e vedi tanti bimbi abbandonarsi fiduciosi a te, mentre i paesetti stanno nascosti dietro l'argine verde, e mandano i campaniletti a sorvegliare la gente, spiando sopra il ciglio erboso delle dighe! caro, vecchio Po della nostra infanzia, non più vietato, ma consigliato, ma ricercato, come ristoro e svago: chi l'avrebbe detto?

Eppure, sì, ci può essere qualche *laudator temporis acti* turbato da tante trasformazioni. Sì... anche a noi, che abbiamo adorato il fiume per la sua maestà selvaggia primitiva e vergine, posson dispiacere tante cose: la



FUTURE MADRI ITALIANE, CHE FORTIFICANO IL CORPO LETIFICANDO LO SPIRITO (LIDO DI PIACENZA).

límpidezza del cielo turbata dai pennacchi di fumo nerastro che mandan le ciminiere delle draghe e dei vapori; la quiete delle mormoranti solitudini, rotta ora dal fischio delle sirene rauche, dallo scoppio dei fuoribordo. I ponti di ferro sembrano imprigionare il paesaggio, i tralicci metallici ingabbiare il cielo; e non più vediamo le « molinasse » grondanti liquidi covoni d'argento dalle pale potenti, così suggestive sotto i silenzi argentei dell'amica luna.... È la civiltà che si avvanza, vecchio caro fiume, ma tu, quasi a compensarci di tante cose distrutte, che amammo, e a ristorarci dalle fatiche della vita fattasi più vertiginosa, ci offri le tue pure linfe e la dolcezza del tuo oblio: mare nostro,

ma più intimo, più paterno.

Noi ti amiamo, Po, per la calma del tuo paesaggio pacato; per la bellezza delle tue pioppaie snelle che pettinano le nuvole del cielo; per tutto quello di soave che è nelle tue albe chiare e nei tuoi roggi tramonti; per la serenità che ci infondi, per il riposo che ci doni; per il beneficio della tua acqua purificatrice. Perchè così solenne, immenso, forte, sei una immagine di pia forza protettrice. Solenne come il mare che sognammo prima di conoscerlo, vedendolo attraverso la tua visione. Noi ti amiamo perchè sei, una volta di più, il padre della nostra Valle e il nume tutelare dei nostri figli.

GIANNETTO BONGIOVANNI.

Visitate le rive del Po!

COL TOURING, DA PARMA A VENEZIA

15-18 Giugno

Escursione parzialmente fluviale per la visita alle principali opere di sistemazione del fiume. Durante l'escursione si toccheranno i centri di Parma, Mantova, Ferrara, Chioggia e Venezia. — Chiedere il programma, inviando francobollo da L. 0,50.



MONTESARCHIO E IL SUO CASTELLO - IN FONDO SCORGESI CHIARAMENTE LA STRETTA DI VALLE DELLE FORCHE CAUDINE.

DOVE SI È SVOLTO UN IMPORTANTE CAPITOLO DI STORIA ANTICA

LA VALLE DELLE FORCHE CAUDINE

QUESTA valle è un po' presente alla mente di tutti noi; chi non ricorda, attraverso alle reminiscenze giovanili e scolastiche, il campo della lunga guerra romano sannitica, resa famosa dall'episodio delle Forche Caudine?

Ancor oggi, ove la fantasia ci assista, sembra di udirvi il clangore di quelle antiche battaglie che dettero modo alla tenace virtù romana ed all'intrepida fiera sanonica di mostrarsi in eguale misura nel lungo duello ingaggiato, e tanta è la risonanza di quelle antiche vicende, che quelle ulteriori, al confronto, quasi sembrano impallidire.

Giace la Valle delle Forche Caudine in posizione centrale tra la Valle Telesina, a nord, e la Valle Nolana, a sud. La prima, come arteria verso il nord, va da Caserta a Benevento con lungo giro; la seconda, attraverso Avellino, e più a nord Bene-

vento, descrivendo così insieme con la valle Telesina, una specie di vastissimo cerchio, del quale la Valle Caudina forma il diametro.

Le Valli Telesina e Nolana, sono percorse dalle importanti linee ferroviarie che congiungono la fertilissima Terra di Lavoro con Benevento e le Puglie. La Valle Caudina, posta al centro con andamento quasi rettilineo, rappresenta la via più breve fra le tre che si offrono al viaggiatore per raggiungere da Cancello e da Caserta, Benevento e le Puglie. Essa è destinata quindi ad acquistare, anzi a riacquistare, anche nella storia dei traffici, la antica importanza, perduta in causa della divisione politica, che, spartendola tra lo Stato Pontificio e il Napoletano, ne aumentò, sì, la importanza storica, per le lotte delle quali fu il teatro principale, ma ne compromise lungamente le sorti come arteria di comunicazione.

La valle, dunque, si può considerare come



LE FORCHE CAUDINE - NELLA INSELLATURA SI DISTINGUONO LE CASE DI ARPAJA, E SUL FIANCO SI SCORGE LA STRADA PROVINCIALE TRACCIATA SULL'ANTICA VIA APPIA.

composta di tre distinti tronchi: il primo, aprendosi tra Cancellò e Maddaloni, sale pianeggiante, tra monti non molto alti, aperta e verde di folta vegetazione, fino ad Arpaja e Forchìa; qui improvvisamente la valle si strozza, ed è precisamente in questa stretta che gli storici pongono il luogo ove sorsero le « forche caudine »; il secondo tronco è rappresentato dalla conca di Montesarchio, circondata dal massiccio Taburno a nord, e dal Ciglio di Cervinara a sud, conca che è in fondo un bell'altopiano, ricco di paesi e di tradizioni, sede originaria dei Sanniti; il terzo tronco della Valle Caudina scende con dolce declivio da Montesarchio, che si trova a oltre 200 metri sul livello del mare, fino a Benevento, che è a 135, ed è ricco di luoghi pittoreschi e suggestivi, dai quali insigni pittori hanno saputo trarre bellissimi quadri che tuttora si ammirano nel Museo di Napoli.

In questo terzo tronco della valle, poco dopo le case di Tufara, si vede il lungo e bianco spartifeudo che segnava il confine tra il dominio Papale e quello Normanno.

Tutta la valle è ricca di castelli, ciascuno dei quali fu sede di potenti feudatari e il loro numero ci rivela la mal celata ambizione, in tutti quelli che si succedettero sul trono

di Napoli, di conquistare Benevento che segnava il cuore delle comunicazioni tra il versante adriatico e quello tirrenico. Due soli vi riuscirono: nel 1442, Alfonso d'Aragona, che vi stabilì persino la capitale del Regno, ma il suo possesso non durò più di sedici anni; tre secoli dopo, Ferdinando IV di Borbone, che però dopo soli quattro anni dovette abbandonare la città, alla quale un destino storico sembrava così volere togliere la sua funzione vitale. E per quante offerte si facesse al Papa (fino a cinquanta milioni offrì, per il riscatto, Ferdinando II di Borbone) tutto fu vano: la Valle Caudina fu e rimase sempre divisa, quasi spada senz'elsa.

È questa la vicenda storica che portò poi a costruire la linea che congiunge Napoli alle Puglie, non attraverso la Valle Caudina, ma seguendo la via di Caserta e Telesse, ossia con un maggiore percorso di circa settanta minuti di treno. Esiste però una linea a scartamento ordinario, gestita da una Società privata fin dal 1910, e oggi si parla di modificarla per avviarvi anche le linee delle Ferrovie dello Stato. Ed è da augurarsi che il progetto possa venir portato a compimento, sia perchè restituirebbe alla valle la sua antica importanza, sia perchè, col maggior traffico,



LA REGIONE DELLE VALLI TELESINA, CAUDINA E NOLANA, CONVERGENTI PER DIVERSE VIE A BENEVENTO, E TEATRO DEI FAMOSI COMBATTIMENTI FRA I ROMANI E I SANNITI.

la renderebbe più conosciuta nelle sue naturali bellezze e nelle sue grandi attrattive storiche.

La Valle Caudina, anticamente chiamata la Valle di Arienzo, si apre — come ho detto — tra Cancelli e Maddaloni, donde sale, larga e pianeggiante, fino ad Arpaja e Forchia, ove col fondo raggiunge i trecento metri sul livello del mare. Da Arpaja si ha la serena visione di tutto questo primo tratto della valle, con i candidi paesetti spiccati sul verde della folta vegetazione. La veduta che si gode è bellissima: a destra risalta specialmente, in una verde piana, S. Maria a Vico col suo campanile a guglia; a sinistra Arienzo, l'antica città, divenuta poi il famoso castello di *Argentum*, edificato a guardia del-

l'imbocco occidentale della valle, poi S. Felice a Cancelli che appare quasi soffocato dalla folta vegetazione. L'aria balsamica e ventilata è un vero ristoro per i polmoni.

A destra, a mezza costa, si scorge la linea regolare della conduttura per l'acquedotto del Serino, che alimenta, come è noto, Napoli e i paesi vicini. Per un caso singolare questa valle, che ha tanta scarsità di sorgenti, alimenta con quelle del Fizzo, nella Conca di Montesarchio, la celebre cascata di Caserta, e sente scorrere, custodita nei tubi dell'acquedotto, l'enorme quantità di acqua necessaria ad alimentare la più popolosa città d'Italia.

* Sempre a destra di chi guarda, in posizione dominante, verso il fondo della valle è il



IL MASSICCIO CENTRALE DEL MONTE TABURNO (1393 METRI).

castello di Cannello, mezzo diroccato ma ancora assai pittoresco nelle sue mura quadrate che sfidano i tempi. Più vicino è il convento della Palombara, anch'esso assai nettamente visibile.

Ad Arpaja, la valle si stringe tra i monti Saucolo e Veccio, e il paese trovasi proprio sulla sella ed è attraversato dalla strada provinciale, l'antica via Appia. È ancora visibile, nel centro dell'abitato, spezzata in due parti, l'antica XVI pietra miliare, recante i nomi degli imperatori romani.

A destra della strada, sempre nel paese, troviamo la Piazza Forche Caudine, ed una colonna che la tradizione vuole segni il luogo esatto dove furono erette le *furculae*. I buoni Arpajesi ne sono assai orgogliosi e non vanno troppo per il sottile per indagare la verità dei fatti: ma gli eruditi non sono tutti concordi nel ritenere che sia proprio questo il luogo ove avrebbe potuto sorgere la colonna commemorativa. Infatti, il fondo della stretta caudina non è fatto da un'unica strada, ma presenta una collinetta bassa (che non si sa se di recente o di antica formazione, date le modificazioni apportatevi dai tempi per il disseccarsi dei fiumi e per cause vul-

caniche), la quale divide il fondo stesso in due stretti passaggi: uno, a destra, dove trovasi la strada che mena ad Arpaja, e l'altro, a sinistra, dove passa oggi la ferrovia. Data questa configurazione dei luoghi, si pone il dubbio se le forche siano state erette a destra o a sinistra della collinetta. I più propendono per Arpaja in considerazione specialmente del fatto che la strada, tracciata sull'antica via Appia, sembra indicare quello come lo sbocco forzato per gli eserciti.

Ad ogni modo, questa è sicuramente la stretta caudina, e le due alte montagne, che la fiancheggiano e che sembrano voler serrare la valle, ci danno un'impressione sufficiente del come poterono svolgersi gli avvenimenti.

I quali, a quanto sembra più probabile, si sarebbero svolti così: i Romani miravano evidentemente alla conquista della città cauda, la capitale sannita, oggi sepolta sotto il verde tra Arpaja ed Airola, al di là della stretta di Arpaja. I Sanniti, con abile finta, permisero loro di addentrarsi nella valle ed oltrepassare Arpaja, ritirandosi sui monti circostanti per attirarli così nella conca che si trova al di là della stretta Caudina, ovunque circondata da alti monti. Fu allora facile ai



I MONTI DELLA VALLE CAUDINA VISTI DALLE FORCHE CAUDINE.

Sanniti di chiudere ai Romani la ritirata da oriente e da occidente e, piombando sulle loro legioni, costringerli ad affrontare la lotta in condizioni disperate.

Al di sopra di Arpaja sono gli avanzi dell'antico castello feudale, che aveva a valle sette torri: non ne avanza purtroppo che una sola, come del castello ben poco resta, all'infuori dei muri maestri. La penultima torre fu distrutta anni fa per sbarazzare il terreno destinato alle coltivazioni, e l'unica superstite deve la vita a colui che ha avuto la felice idea di impiantarvi una « Osteria della Torre ». Così alla soglia della rocca non vi accoglie più, come un tempo, il presidio di armati, ma un pacifico e rubicondo castellano in maniche di camicia e grembiule.

Lì, vicino ad Arpaja, è il villaggio di Forchia il quale, in forza del suo nome, reclama a sua volta, la paternità delle famose *furculae*. Ma non è possibile ammettere una diversa versione dei fatti, sia per la posizione eccentrica del paese rispetto alla stretta e alla strada, sia per la mancanza assoluta di monumenti storici che l'attestino. Si deve riconoscere tuttavia che l'esistenza in quei pressi di un paese di tal nome, viene a confermare l'esattezza della ubicazione tradizionale delle Forche Caudine in questi luoghi.

La conca di Montesarchio.

Passata Arpaja, la valle si apre in una verde conca, tutta circondata di monti: da un lato il massiccio Taburno dallo sfingeo profilo che gli ha valso il nome di « grande dormiente del Sannio »; ai suoi piedi giace la collinetta sulla quale trovansi il grazioso paese di Montesarchio; dal lato opposto è il Ciglio di Cervinara ed il monte Cornice; *saepe conveniunt, sua nomina rebus*, poichè, effettivamente questi monti chiudono il paesaggio come in una cornice.

Di fronte a Montesarchio, su di un'altra collina, è il castello di Airola, ai cui piedi si stende il paese, in ridentissima posizione. Mentre il Castello di Montesarchio è ottimamente conservato, quello di Airola è mezzo cadente; ed è un vero peccato perchè esso è storicamente più importante. Di origine longobarda fu la rocca di Rainulfo, conte di Alife, cognato di Ruggero il Normanno e ciononostante il suo più accanito avversario nella lotta per la libertà del ducato di Napoli. Fu, per un lungo periodo di anni, dimora estiva di Re. Subì successivamente l'assedio di Ferdinando I di Aragona, restandone assai danneggiato, e decadde, nei tempi, per totale assenza di ogni cura o restauro,



LA VALLE CAUDINA VERSO VITULANO.

Ai suoi piedi sorge un convento, quasi a formare un singolare contrasto tra la pace del chiostro ed il ricordo delle antiche gesta guerriere.

Sopra Airola, in posizione dominante e amena, è l'antica S. Agata dei Goti, fondata in epoca assai remota, a cavaliere delle due valli Caudina e Telesina. È posto di villeggiatura, e deve a questo la sua fama particolare nei confronti degli altri paesi della valle. Centro di industria agricola sono, nel piano, Cervinara e S. Martino, che si confondono nella folta vegetazione.

Il castello di Montesarchio, dominante la valle e, come abbiamo visto, ottimamente conservato, appartenne ai feudatari del luogo, l'ultimo dei quali, Conte d'Avalos, lo regalò a Ferdinando II di Borbone che lo adibì a prigione di Stato. Il Nisco ed il Poerio, tra gli altri, penarono qui per la causa dell'unità italiana.

Da Montesarchio — ove, nell'ampia piazza, ammirasi la bella « fontana di Ercole » — si parte la strada che va alla Valle Telesina lungo la dorsale del Taburno, e da cui si possono splendide visioni dell'intera valle. Il Taburno si presenta a più riprese a chi percorre la strada, sempre interessante e di-

verso nell'alta massa isolata, in cima alla quale si vede la pineta reale con la Casina.

Dal lato opposto, in fondo, oltre il Monte Cornice, si vedono le montagne di Montevergine, una cima delle quali accoglie il Santuario che è meta di uno dei più popolari pellegrinaggi napoletani. Si vede anche la valle che da Benevento va ad Avellino.

L'intera Valle Caudina, in tutta la sua lunghezza, è visibile da Cancellò a Benevento, con le Forche Caudine e la stretta di valle a Montesarchio. Più in alto, dalla strada, si scorge anche lo sbocco di valle verso Vitulano, e — salendo ancora — si vede la Valle Telesina, verso oriente.

Questa è la via panoramica più notevole della valle, ed è facilmente accessibile e discretamente mantenuta.

La valle verso Benevento.

Ritorniamo sui nostri passi, alla via provinciale. Passata la stretta di Montesarchio, la strada ordinaria e la ferrovia si seguono parallele in fondo valle, ed il paesaggio si schiude a mano a mano ai nostri occhi, largo e digradante dalle montagne che convergono verso Benevento.



IL CASTELLO E IL CONVENTO DI AIROLA

È caratteristico lo spettacolo degli ulivi, che formano un punteggiato verde sul tappeto delle coltivazioni basse. In questa parte della valle scorre il torrente Corvo, grosso e turbolento nei suoi periodi di piena, affluente del fiume Calore al quale si congiunge sotto Benevento. La strada lo valica su di un caratteristico ponte a tre arcate (Tre ponti) e, più in là, su quel gioiello d'arte che è il ponte romano ad unica arcata.

In questo tratto si trovano anche Apollosa e S. Leucio. La prima era anticamente sulla via Appia, come attesta il miliare dell'imperatore Antonino, che vi si trova. Senonchè Ferrante di Aragona, per punirne il feudatario Pignatelli a lui ribelle, nel 1460 la distrusse e rase al suolo le mura che ne formavano il presidio, e che costituiva il segno di distinzione proprio delle città nobili. Il paese fu poi ricostruito verso l'interno, in una nuova sede.

Insieme con S. Leucio, sull'altro lato della valle, Apollosa segnava il confine tra il dominio papale, del quale i due paesi facevano parte, e quello napoletano.

Ceppaloni, al di qua del confine, in territorio napoletano, era sempre in lotta con Be-



AIROLA - UNA DELLE SETTE TORRI DEL CASTELLO, LA SOLA SUPERSTITE.



MONTESARCHIO LA COSIDDETTA FONTANA DI ERCOLE.

nevento, che ne agognava il dominio per impossessarsi del controllo della via che la traversava, costruita sull'antica via Aquila che da Benevento conduceva ad Avellino per la Valle del Sabato.

Il castello feudale di Ceppaloni — anch'esso, come quello di Airola, di origine longobarda — ebbe un periodo di grande splendore, allorchè ospitò successivamente Ruggero il Normanno, Federico II di Svevia e Alfonso d'Aragona. Anche Papa Pecci vi dimorò, ospite dei feudatari Principi Pignatelli, che avevano trasformato il castello in una vera reggia. Da allora è andato decadendo, poi, venduto dai Pignatelli, è stato convertito ad uso privato, ed oggi vi è allogata la corte... dei polli!

Queste sono le estreme propaggini della valle verso Benevento: essa va, infatti, allargandosi e digradando verso la città, la quale, in quest'ultimo tratto, è visibile dalla strada sempre più nettamente a mano a mano che si procede.

Tutto qui è oggi in periodo di pieno risveglio sicchè, non è difficile prevedere che tra non molti anni la valle riprenderà, anche nella carta delle comunicazioni ed in quella delle vie turistiche, quel meritato posto che oggi, nel rifiorire della vita nazionale, non potrà mancarle, e per la sua importanza geografica, e per la singolare attrattiva delle sue bellezze.

ETTORE FAVARA.

(Fotografie eseguite dal signor RENATO TOPPO, Riviera, Napoli).

Completate la raccolta delle pubblicazioni del T. C. I.?

Speciali facilitazioni sono concesse ai nuovi Soci iscritti nel 1933 che desiderano acquistare:

I volumi finora pubblicati di **ATTRAVERSO L'ITALIA** (*Piemonte, Lombardia I, Lombardia II*) - (I tre volumi: **L. 30** alla Sede del T.C.I.; **L. 35** franchi di porto in Italia e Colonie; **L. 45** all'Estero).

Il I° volume della **GUIDA PRATICA AI LUOGHI DI SOGGIORNO E DI CURA** - *Le stazioni del Mare Ligure e del Mar Tirreno* (**L. 5** alla Sede del T.C.I.; **L. 7** in Italia e Colonie; **L. 9** all'Estero).

L'ANNUARIO GENERALE 1932-1933 (XI) - Dizionario dei Comuni e Frazioni d'Italia - 1100 pagine; 25.000 voci (**L. 12** in Italia e Colonie; **L. 15** all'Estero).

Tutte e 5 le suddette pubblicaz. vengono spedite ai Soci contro rimessa di L. 40 (Estero L. 60).

LUDOVICO ARIOSTO

(1474-1533)



PIRATTO DELL'ARIOSTO (DAL FRONT DELL'EDIZ. DEL 1530).

LUDOVICO ARIOSTO, gentiluomo e poeta, legato alla Corte dei Duchi Estensi da consuetudini e necessità familiari ed anche dall'amore dell'arte, della bellezza e delle raffinate eleganze, ha scritto, nell'età più splendida e intellettualmente più libera e feconda del nostro Ri-

nascimento, poesie erotiche ed elegiache in lingua latina ed in lingua volgare, satire, capitoli, commedie e un grande romanzo o racconto cavalleresco: un poema dalle molteplici avventure e dalle mutevoli armonie, che è l'*Orlando Furioso*, la cui prima redazione è del 1516; l'ultima e compiuta, del 1532.

Delle sue opere minori, non si leggono e non si ammirano più che le *Satire*, piacevoli per sé ed argute, oltre che utili a comprendere l'anima e l'indole dello scrittore; ma il genio creatore del poeta è tutto nel *Furioso* e solo a questo poema bisogna chiedere le ragioni per cui l'Ariosto è reputato uno tra i più grandi poeti delle moderne letterature.

Tale grandezza è comunemente riconosciuta; anzi si può dire che in quattro secoli il culto dell'Ariosto non abbia avuto miscredenti, o assai pochi; e più d'uno tra questi, incerto dapprima o riluttante all'ammirazione, si è poi convertito ed ha fatto onorevole ammenda.

Anche se ragioni religiose e morali, anche se preconcetti estetici hanno distolto taluni critici e lettori dalla lode aperta e da un consenso senza restrizioni, anch'essi sentirono la grazia e l'incanto dell'arte ariostea e l'assolsero almeno davanti al tribunale della poesia.

La finezza, l'armonia, l'umanità dell'Ariosto furono più forti d'ogni prevenzione. Per resistere alle lusinghe della poesia dell'*Orlando* sarebbe stato necessario otturarsi con la cera le orecchie, come i compagni dello scaltro Uli-

se quando la nave li condusse presso gli scogli, da cui risonava maliarda, nel silenzio del mare, la voce delle Sirene.

Ma allorché si vuol definire criticamente in che consista la potenza di questa poesia, quali sentimenti individuali insieme ed universali esprima il *Furioso*, quali emozioni e quali sogni esso rifaccia vivi e potenti nell'animo degli uomini moderni; quando si tratta di decidere se quell'incanto sia una breve e incoerente illusione che subito si dissolve e svanisce, o un rapimento che ci solleva veramente nell'atmosfera della grande poesia, allora incominciano i dubbî e i contrasti.

Vi è intorno al poema dell'Ariosto una specie di caligine luminosa, fissando la quale l'occhio dei critici più acuti sembra perdere la forza consueta; lo avvolge una specie di miraggio che vela e deforma e trasforma le apparenze e giustifica i giudizi più contraddittori.

Ogni secolo, ogni periodo storico — è risaputo — ha i suoi preconcetti critici, i quali sviano o prevengono la diretta intuizione della creazione poetica, e le nuove generazioni rompono spesso i legami di antichi errori estetici per ordinarne altri i quali saranno alla loro volta negati e distrutti. Noi ci siamo liberati dalle prevenzioni rettoriche del Cinquecento, che molto lesse e ammirò l'Ariosto, ma gli fece colpa di non avere rispettato le regole di Aristotile e di avere allegramente violato l'inviolabile unità del poema epico; ci siamo liberati dai tumidi disdegni dell'età barocca e preziosa, che trovò troppo famigliare e prosaico lo stile ariostesco e gli antepose quello del Tasso e soprattutto quello del Marino, e ci siamo pure sciolti dai preconcetti filosofici del Settecento e dalle sue pretese didattiche e moraleggianti; ma il secolo decimonono, che incominciò romantico e ribelle a tutte le regole e a tutte le arti poetiche, ha foggato anch'esso un suo codice poetico, il quale giustificandosi filosoficamente nel nome dell'estetica, pesa ancora molto sui giudizi dei nostri contemporanei.

Il romanticismo fece dapprima grandi feste all'Ariosto e lo collocò nell'Olimpo dei

anni poeti; di quei poeti esemplari e universali che con la sicurezza divinatrice del genio avevano prevenuto e realizzato da tempo l'ideale romantico.

Chi più dell'Ariosto libero, audace, spontaneo, incurante di regole, abbandonato ai volli ed ai capricci della folle fantasia? Egli aveva attinto a piene mani all'inesauribile tesoro delle leggende veramente popolari, alle più piacevoli e più diffuse tra il popolo italiano; aveva mescolato miti e favole antiche e recenti, medioevali e cristiane; aveva fatto fiorire intorno al vecchio tronco del poema eroico la flora selvaggia e fragrante delle avventure romanzesche e (cosa anche più mirabile) si era sottilmente e signorilmente burlato dei suoi eroi e dei suoi giganti, delle sue donne e dei suoi cavalieri, dei diavoli e qualche volta dei Santi, dando così un memorabile esempio — in pieno Rinascimento — di quella ironia che i romantici tedeschi ammiravano tanto nello Shakespeare e nel Cervantes e di cui insegnarono ad altri paesi la formula estetica.

Ma il romanticismo perdette assai presto quella sua giovanile baldanza, quella sua spavalda fiducia nella libera potenza, creatrice e distruttrice, della fantasia. Cogli anni e con l'esperienza l'idealismo romantico si fece sempre più severo e solenne, rivelò con lineamenti più duri la sua faccia protestante e calvinista e l'estetica — docile ancella — lo seguì per quella via. Il poeta vero, il grande poeta fu allora rappresentato e idoleggiato come il maestro, l'iniziatore, il profeta del suo popolo, come colui che apre le nuove vie e segna le nuove mete; era lo spirito in cui si incarna la nuova Idea.

Allora il Carlyle delineò la figura del poeta-eroe, Vittorio Hugo celebrò il poeta prometeo, il vate che agita la fiaccola del pensie-

ro nel cammino dell'Umanità; e in Italia — ove ricomparso il ridesto spirito della nazione — in quegli anni, più che le finzioni arcaiche dell'arte, le parole incitatrici degli scrittori che potevano ridargli fede in sé stesso. I giovani applaudevano al giudizio del Mazzini che l'arte dev'essere educatrice, che Dante primo e solo aveva presentato la poesia dei nuovi tempi e che quella poesia era posta discesa nel sepolcro con lui, perchè i nostri padri « sviati dalla predilezione alle forme e dalle lusinghe di un periodo che fu detto Rinascimento e doveva dirsi rovina, avevano dimenticato l'insegnamento dell'Alighieri e smarrito la grande traccia » (1).

II.

Questo accordo tra il misticismo democratico e umanitario da un lato e l'idealismo nato dalla Riforma protestante dall'altro nella avversione per il nostro Rinascimento ed il suo individualismo geniale può sorprendere a prima giunta, ma ha le sue ragioni profonde. Certo è che la condanna del Rinascimento col-



RITRATTO DELL'ARIOSTO (DA UNA STAMPA DELL'EPOCA).

piva, tra i poeti, principalmente l'Ariosto e che, commisurato all'idea religiosa e direi sacerdotale della poesia che il Mazzini professava, il *Furioso*, anche ad un giudice indulgente non doveva sembrare che il più armoniosamente immorale ed il più squisitamente frivolo dei poemi. Non v'era traccia di misticismo, di profetismo o di allegoria in quelle splendide ottave; non v'erano presagi o minacce contro l'umanità fuorviata, nè bibliche imprecazioni contro coloro che erano chiamati in causa come responsabili di quegli errori, nè vagheggiamenti di un'età più

(1) G. Mazzini, *Di un periodico letterario*, in « *Scritti editi ed inediti* », Edizione Nazionale, Imola, Galeati, vol. VIII, p. 99.

giusta e più pia ormai tramontata, nè promesse di un Apocalissi rivelatrice del vero mutabile, o di un Veltro liberatore della Cristianità dall'oppressione di una cupida teologia. Nell'*Orlando Furioso* lo spirito umano s'incastriava le mutevoli e contraddittorie apparenze della vita, luminosa e tenebrosa, triste e sorridente, desiderabile e fugace, senza indignarsi contro la dura necessità che l'incatenava e senza abbandonarsi tanto alle sue illusioni da non discernere quanto ci sia di labile e di ingannevole nel gioco delle apparenze, quanto di contraddittorio, di incoerente, di folle nelle azioni umane.

Anche come uomo l'Ariosto era lontanissimo dall'ideale alfieriano o mazziniano: non impaziente, non disdegnoso, non « irato ai patrii numi », non solitario e selvatico, come amano mostrarsi tutti gli antichi e moderni rivelatori di nuove fedi, ma semplice, bonario, indulgente: ora contento della vita, ora rassegnato alla vita, e sempre alieno dal giudicarla severamente o dal volerle imporre la propria legge.

Tale egli si rivela a noi nelle sue *Satire*, e ci ha dato così ingenuamente il modo di giudicarlo. Era una sincerità pericolosa, poichè mostrava ai giudici più severi che in lui non c'era pure una goccia del sangue di Ezechiele o di quello di Zaratustra.

Ludovico, figlio di Nicolò Ariosto gentiluomo ferrarese e di Daria Malaguzzi « di antichissima famiglia reggiana », e primo nato di dodici fratelli, avrebbe amato gli studi, la vita riposata e serena, l'esercizio dell'arte lontano dalle vili ambizioni e dalle competizioni volgari; ma il padre gli morì presto (nel febbraio del 1500) e il patrimonio della famiglia era scarso.

Al figlio maggiore bisognò darsi attorno per provvedere agli altri ed a sè:

Mi muore il padre e da Maria il pensiero
Dietro a Marta bisogna che io rivolga;
Ch'io muti in squarei ed in vacchette Omero.
Trovi marito e modo che si tolga
Di casa una sorella, e un'altra appresso;
E che l'eredità non se ne dolga;
Coi piccioli fratelli, ai quali successo
Ero in luogo di padre, far l'ufficio
Che debito e pietà mi avea commesso
A chi studio, a chi corte, a chi esercizio
Altro proporre; e procurar non pieghi
Da le virtù il molle animo al vizio

Così racconta il poeta nella sesta delle sue *Satire* indirizzata a Pietro Bembo, e di questo suo piegarsi rassegnato alla necessità neppure il più catoniano dei moralisti avrebbe di che rimproverarlo, poichè si trattava di un dovere; ma poi, mentre egli era amantissimo della propria indipendenza (sono spesso citati e quasi proverbiali quei suoi versi della quinta satira:

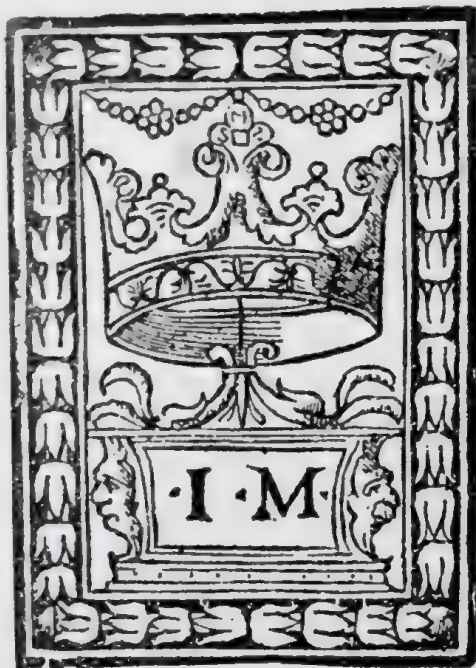
Chi brama onor di sprone o di
[cappello,
Serva re, duca, cardinale o papa;
Io no, che poco curo questo e
[quello
In casa mia mi sa meglio una
[rapa
Ch'io cuoca, e cotta su un stecco
[mi inforcò
E mondo e spargo poi di aceto e
[sapa,
Che all'altrui mensa tordo, star
[na o porco
Selvaggio....)

si adattò a servire gli Estensi per tutta, si può dire, la vita: prima il Cardinale Ippolito, vescovo di Ferrara dal 1503 al 1517, quindi, dal 1518 in poi il Duca Alfonso. Ma come fare altrimenti? Era in istrettezze e bisognava pure che

si trovasse un'occupazione. Quella dell'uomo di corte (di cui Baldassare Castiglione veniva allora, tra il 1508 e il 1515, delineando il tipo ideale nel suo « *Cortegiano* »), gli parve la meno peggio. Se a me solo fosse pervenuta l'eredità paterna — scriveva l'Ariosto al cugino Annibale Malaguzzi nella satira quinta:

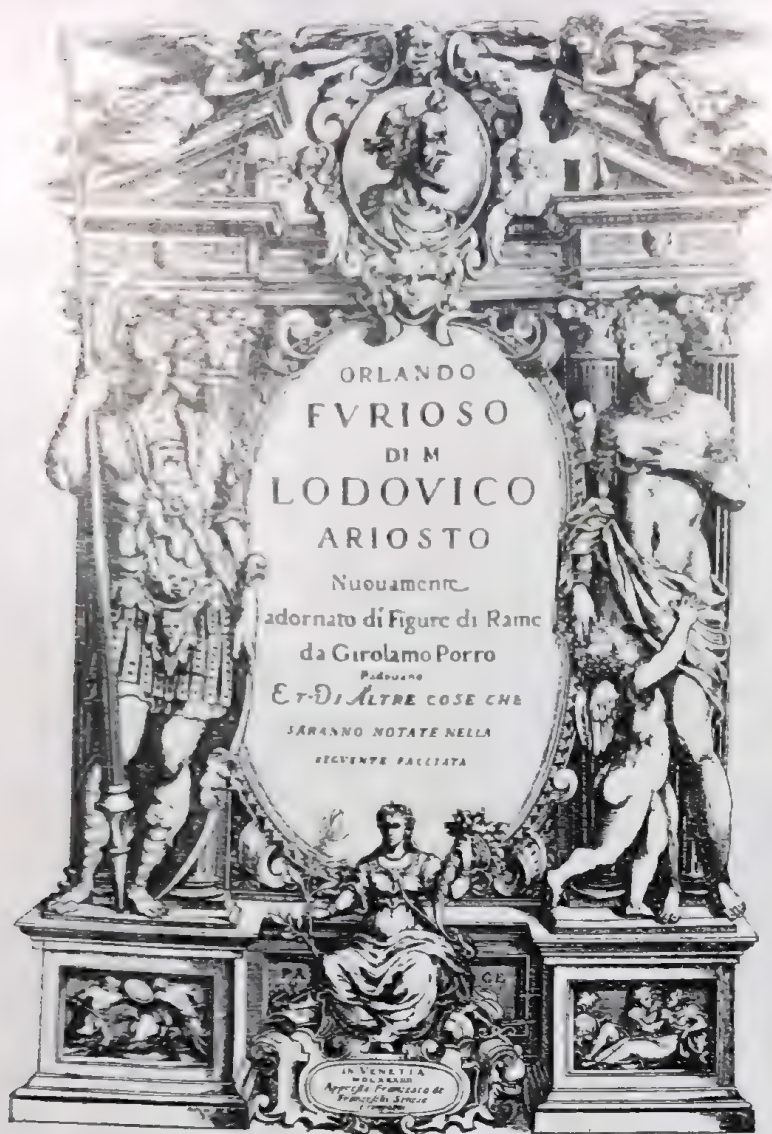
La pazzia non avrei delle ranocchie
Fatta già mai, d'ir procacciando a cui
Scoprirmi il capo e piegar le ginocchie.
Ma poi che figliuolo unico non fui,
Nè mai fu troppo ai miei Mercurio amico,
E viver son forzato a spese altrui,
Meglio è s'appresso il Duca mi nutrico,
Che andare a questo o a quel dell'umil volgo,
Accattandomi il pan come mendico.

ORLANDO FURIOSO DI
LUDOVICO ARIOSTO
STO DA FERRARA
RARA.



Con gratia e privilegio.

IL FRONTESPIZIO DELLA PRIMA EDIZIONE DELL'ORLANDO, STAMPATA IN FERRARA, DA GIOVANNI MAZOCO NEL 1516.



IL FRONTESPIZIO DELL'EDIZIONE VENEZIANA DEL 1583 CON LE TAVOLE IN RAME DI GIROLAMO PORRO.

Avrebbe dovuto dire più esattamente: « È meno peggio », poichè quel servire era per lui durissima cosa e le *Satire* sono piene di accenti — ora acri e dolenti, ora temperati da una ironica alzata di spalle — alle noiose e mal remunerate fatiche della vita cortigianesca, al superbo fastidio dei Signori in genere, che preferiscono gli adulatori e piaggiatori ai galantuomini e i giullari ai poeti; di frecciate contro il Cardinale Ippolito, che non ha cura dei suoi versi, ma lo fa trottare di qua e di là senza requie, e di poeta lo ha mutato in « cavallaro »; anche contro il Duca Alfonso — che pure è assai miglior padrone — quando, invece di tenerlo a Ferrara tra i suoi libri e presso la donna amata, lo manda a governare la Garfagnana, ove quei montanari, sempre occupati in liti, processi, insidie e vendette, gli rendono la vita durissima

la stessa sincerità — la
n levargli d'intorno quel-
di riserbi e di orgogliosa
zione con che ciascuno di
le proprie debolezze dai
lla malignità umana, lo ab-
senza difesa alla critica —
confessa di aver lodato gli
perchè fossero verso di lui
benigni e generosi, di aver deside-
tato a quei suoi versi encomiastici
degno compenso e di averlo otte-
nuto invece così misero e scarso da
non poter sopperire ai suoi più ur-
genti bisogni:

Io per la mala servitù mia
Non ho dal Cardinale ancora tanto,
Ch'io possa fare in corte l'osteria.
Apollo, tua mercè, tua mercè Santo
Collegio delle Muse, io non possiedo
Tanto per voi, ch'io possa farmi un manto.

E insiste in tali querele, ricono-
scendo, sì, che egli aveva avuto dal
cardinale Ippolito qualche « bene-
ficio »; ma così modesto e di reddi-
to così mal sicuro! Eppure egli po-
teva coi suoi versi far giungere lon-
tano la fama dei suoi Signori e cin-
gere il loro nome di quel fulgore di
gloria che può renderlo immortale.
Se il Cardinale vorrà lasciarmi tran-
quillo nel mio cantuccio — egli scri-
ve — udrà cose mirabili dalla mia
Musa:

Io stando qui farò con chiara tromba
Il suo nome sonar forse tant'alto,
Che tanto mai non si levò colomba.

Nulla di strano e di scandaloso in tutto
questo, lo sappiamo. Era il costume e lo sti-
le del tempo; era, nei poeti, una forma di cor-
tesia ed un tributo di gratitudine, cui allora
nessuno pensava a sottrarsi e che nessun let-
tore tacciava allora di bassezza o di igno-
minia. Lodi a re o a principi, che a noi mo-
derna possono parere ridevolmente iperboliche,
si trovano con abbondanza stucchevole nel
Molière e nel La Fontaine, nel Boileau e nel
Racine, in Spencer e in Shakespeare, in Lo-
pe de Vega e nel Calderon; ed anche il gran-
de Goethe, tra il cadere del settecento e gli
inizi del secolo seguente non disdegnò ver-
seggiare componimenti encomiastici d'occasio-
ne per il teatro e per la corte di Weimar.

Ma nel secolo passato l'ideale dei giovani
italiani era il poeta alfieriano che vive « di-
sdegnando e fremendo » lontano e avverso ai

ORLANDO FURIOSO DI MESSER LUDOVICO ARIOSTO ALLO ILLVSTRISSIMO, E REVERENDISSIMO CARDINALE DONNO HIPPOLITO DA ESTE SVO Signore.



CANTO PRIMO.

LE dōne, i cavallier, l'arme, gli amori,
Le cortese, laudaci imprese io canto:
Che furo al tempo che passarò i Mori
D'Africa il mare, e i Fràcia nocquer tan
Seguèdo l'ire, e i giouenil furori (to:
D'Agramàte lor Re, che si die uanto
Di uendicar la morte di Troiano
Sopra Re Carlo Imperator Romano..

Dirod' Orlando in un medesimo tratto:
Cosa nō detta in prosa mai, ne in rima:
Che per amor uenne in furore, e matto:
D'huō che si saggio era stimato prima:
Se da colei che tal quasi m'ha fatto:
Che'l poco ingegno adhor adhor mi li-
Mene fara perho tanto concesso, (ma
Che mi basti a finir quanto ho pmetto.

Piacciaui generosa Herculeaprole,
Ornamento e splendor del secol nostro
Hippolito aggradir questo, che uouole
E darui sol puo l'humil seruo uostro.
Quel ch'io ui debbo, posso di parole
Pagare in parte, e d'opera d'inchioistro,
Ne che poco io ui dia da imputar sono,
Che quāto io posso dar, tutto ui dono.

Voi sentirete fra i piu degni Heroi:
Che nominar cō laude m'apparechto:
Ricordar quel Ruggier, che fu di uoi:
E de uostri au i illustri il ceppo uecchio.
L'alto ualore, e chiari gesti suoi
Vi faro udir, se uoi mi date orecchio,
E uostri alti pensier cedino un poco:
Si che tra lor miei uersi habbiano loco.

A it

LA PRIMA PAGINA DELLA BELLISSIMA EDIZIONE VENEZIANA DI B. BINDONI, DEL 1537.

della terra.
soltanto al-
voci e le
dell'Italia
libera d'al-
vero che
scritto di
alla fortu-
aveva fat-
nobile e ric-
coll'indi-
economia
dato modo
nsare e scri-
ramente; ma
dell'Ario-
stata più se-
gli aveva ac-
con troppo
stetua rassegnazione
sua sorte. Guar-
date Dante, si diceva.
Anch'egli fu povero ed
esule, e fu costretto
dalla malvagità dei
suoi concittadini a
chiedere ospitalità e
protezione ai Signori
lombardi del suo tem-
po, che moralmente
dovevano valere, pres-
so a poco, quanto quel-
li del Cinquecento, ed
erano certo di costu-
mi più rozzi e brutali.
Anch'egli fu per ne-
cessità uomo di corte,
e più di una volta an-
che dalla sua bocca
sdegnosa sarà uscita
la lode tacitamente o

apertamente desiderata dal principe come
compenso alla concessa ospitalità. I versi fa-
mosi e dolorosi del canto XVII del *Paradiso*,
in cui si accenna al pane amaro dell'esilio e a
le scale dei potenti così dure a scendere
per chi sente altamente di sé e del-
l'umanità umana, lasciano intravedere la
profonda che certe umiliazioni doveva-
no aperto in quello spirito orgoglioso.
Dante accenna appena al suo male e
solleva il capo superbamente; il suo
si trasforma in indignazione, e dal-
l'indignazione nasce il proposito della vendet-

ta: nascono i versi che percuotono le più alte
cime della società contemporanea e l'appello
al giudizio dei posteri ed alla giustizia di Dio.
L'Ariosto, invece, scrolla il capo con aria tra-
scettica e bonaria; l'Ariosto si rassegna senza
lotta e si piega poi senza sforzo, come chi
pensi che le cose del mondo, assurde od ini-
que come sono, non possono mutare; l'Ario-
sto sorride anche assai spesso e mostra di
credere che, pur con tutti i suoi mali, la vita
merita di essere vissuta.

E questa sua serena « sopportazione » non
lo abbandona neppure di fronte agli aspetti



(da un disegno del Doré)
I MORI DANNO L'ASSALTO A PARIGI. (CANTO XIV).

più tragici della storia contemporanea. L'Italia — osservavano i suoi detrattori — invasa e dilaniata a quei tempi da Francesi, da Spagnoli, da Tedeschi, da Svizzeri, precipitava verso quella ruina politica e morale che fu compiuta di lì a pochi anni; l'Ariosto intanto segue incurante il volo dei suoi sogni leggiadri (e questa accusa è immeritata); Eutero, proprio mentre egli lavorava intorno alla terza e più compiuta edizione dell'*Orlando*, aveva dato principio a quella sua ribellione dottrinale che doveva far divampare in tutta l'Europa fiamme roventi di ardore mistico e di furore religioso, e il poeta noncurante verseggia tranquillamente il viaggio del suo Astolfo nel Paradiso terrestre e nel cielo della luna e sorride e si burla copertamente di tradizioni e riti e simboli cari al cuore di tutti i credenti. Quale specie di poesia poteva mai scaturire dalla volubile e superficiale tranquillità di quest'anima senza tempeste?

III.

Che la poesia esista e viva, perennemente giovane e bella, nelle ottave del *Furioso* avverte, credo, ogni lettore, quando esce stupito e rapito dalla contemplazione del mon-

do ariosteo, sebbene non gli riesca facile darsi ragione del suo rapimento. Sullo sfondo dell'immenso quadro che il poeta colorisce, due grandi eserciti, due religioni, due civiltà si affrontano in battaglie sanguinose combattute intorno a Parigi, nella Provenza, nel Mediterraneo, sulle spiagge dell'Africa, sotto le mura di Biserta, e fanno correre un fragore di scudi percossi ed un balenare di spade e di lance attraverso tutto il poema. Attorno al vortice della guerra, che a intervalli rallenta il suo impeto per turbinare poi subito con maggior violenza, donne e guerrieri sciamano, correndo dietro un loro sogno di amore, di avventura, di conquista, di violenza, galoppando senza posa verso tutti i punti dell'orizzonte, inseguendo il « bianco velo » di Angelica fuggente o il volo della loro chimera per terre e mari remoti, ricondotti poi sempre, dal caso o dalla Provvidenza, verso il centro dell'azione, sotto le insegne cristiane o maomettane, per trovare colà o una breve tregua al perpetuo desiderio o la morte.

Lì presso, all'orizzonte di tutte le loro strade fremente e canta al soffio della leggenda la selva meravigliosa, ove si danno convegno tutti gli spiriti delle vetuste religioni panteistiche; vive una Natura incantata e stregata, sulla quale, più che gli angeli e i demoni della tradizione cristiana, hanno potenza le fate i prodigi gli incanti dell'antico paganesimo; ove uomini, piante, animali ancora si affratellano e si confondono in metamorfosi stupende; ove lo spirito tuttavia loquace di morti incantatori parla, preannunciando il futuro, dalla tenebra vocale di misteriose caverne; ove fluiscono fontane, le cui acque infondono irresistibilmente l'odio o l'amore nei cuori; ove la magia fa sorgere d'un tratto sulle vette più impervie dei Pirenei o dell'Atlante castelli prodigiosi che splendono con un miraggio e vaniscono come un sogno; ove quella forza operosa che è l'anima del mondo e che ne rinnova perpetuamente la vita, crea, come all'origine delle cose, mostri e giganti e innesti impensati di nature diverse; crea animali come l'Ippogrifo, nati dall'incrocio del grifone e del cavallo:

che nei monti Rifei vengon, ma rari,
molto di là dagli agghiacciati mari.

Come questi due versi, portando l'immaginazione verso plaghe misteriose e lontane, sembrano aprire un mondo più vasto e più profondo alle fantastiche avventure della poe-

E veramente la Terra appariva all'Ariosto un mondo assai più sterminato e ricco di mirabili prodigi che non ai contemporanei di Dante o del Petrarca. Il libro che narra le peregrinazioni di Marco Polo nell'Asia centrale e nell'estremo Oriente aveva aperto le porte dell'ignoto al pensiero dell'Europa, risvegliato nei più audaci il desiderio dell'avventura. Verso quell'Oriente favoloso e sconosciuto si erano diretti nel secolo XV i navigatori portoghesi cercando, via via lungo la costa occidentale dell'Africa, il valico che passando a Levante conduceva le loro navi verso le Indie favolose. Alla ricerca di quell'Oriente si era avventurato nel 1492 Cristoforo Colombo, mettendo l'audace prora delle sue caravelle nella direzione del Tramonto per giungere direttamente alle terre del Levante, e lungo la sua strada aveva incontrato e donato alla rapace energia dell'Europa un nuovo continente. E dietro il solco delle sue navi si precipitavano « come un volo di astori e di falchi » i conquistadores spagnoli. Uno di essi, Vasco Nuñez de Balboa, al di là dell'Atlantico e delle nuove terre che furono chiamate americane, scopriva la sterminata solitudine dell'Oceano Pacifico; e di lì a poco, tra l'agosto del 1519 ed il settembre del 1522 (l'Ariosto rielaborava allora per la seconda volta il suo poema) Ferdinando Magellano, — o piuttosto la spedizione di cui egli fu l'anima e che la morte gli tolse di guidare sino al termine del grande viaggio — compiva la prima circumnavigazione del globo.

Sì, la Terra si era fatta immensamente più vasta intorno agli uomini del Rinascimento e noi ce ne accorgiamo leggendo il *Furioso*.

Un soffio di ardimento e di speranza, che viene dalle lontananze dello spazio, dai piani immensi che prolungano indefinitamente verso l'oriente asiatico la pianura europea, dagli oceani sconfinati e tuttavia in gran parte inesplorati, agita il poema e fa più vasto il cielo dell'avventura intorno ai cavalieri.

Ruggero sull'Ippogrifo vola d'un sol tratto dai Pirenei alle isole misteriose poste al di là del Gange, ove il poeta colloca il regno delizioso e fatale di Alcina; poi, al ritorno, valicando l'Imalaia e l'altipiano del Tibet, torna verso l'Europa occidentale attraverso la Battriana, l'Ircania, la Scizia, la Polonia, la Germania. Venuto alla sua volta in possesso dell'Ippogrifo, Astolfo sorvolerà su tutta l'Africa settentrionale, penetrerà nel deserto libico sino all'Oasi di Giove Ammone, giungerà all'Egitto e all'Etiopia, ritroverà (precorrendo fantasticamente la conquista di esploratori moderni) le misteriose sorgenti del Nilo e dalle vette dei monti della Luna, onde esse scaturiscono, salirà sul carro di fuoco dei veggenti e dei profeti sino al cielo lunare, al « Primo cielo » di Dante per riportarne il senno di Orlando. E già prima, navigando il mare su di una galea datagli dalla sapiente Logistilla, o galoppando in terra ferma sul suo velocissimo Rabicano, Astolfo era venuto dalle isole estreme

che da levante il mare Indico lava

sino all'Asia minore e all'Egeo, rifacendo in gran parte il viaggio di Marco Polo; e in quel viaggio la forte Andronica, mentre navigavano da Ceylon (Taprobane) verso il Golfo Persico gli aveva preannunziato le grandi scoperte marittime dei secoli XV e XVI e fatto balenare nella lontananza dei tempi l'audacia fortunata dei futuri navigatori e l'intentata vastità di ignoti mari, che, congiunti tutti tra loro, abbracciano ed uniscono terre immense e tuttavia ignote. E in quegli oceani sconosciuti, in



(da un disegno del Doré)

ORLANDO, CORRENDO IN SOCCORSO DI OLIMPIA, VINCE IL RE CIMOSCO (CANTO IX, STANZA 68).



IL NEGROMANTE MONTATO SULL'IPPOGRIFO COMBATTE CON GRADASSO E CON RUGGERO
(CANTO II, STANZE 48-53). (da un disegno del Doré)

quelle terre misteriose si occultavano certo portenti e delizie quali si presentano all'occhio attonito di Ruggero là nelle transgangeliche ove regna la possente Alcina:

Non vide nè 'l più bel nè 'l più giocondo
Da tutta l'aria ove le penne stese;
Nè, se tutto cercato avesse il mondo,
Vedria di questo il più gentil paese;

Vaghi boschetti di soavi allori
Di palme e d'amenissime mortelle,
Cedri ed aranci che avean frutti e fiori
Contesti in varie forme, e tutte belle,
Facean ripari ai fervidi calori
De' giorni estivi con lor spesse ombrelle;
E tra quei rami con sicuri voli
Cantavano se ne godean i uccelli.
Tra le purpuree rose e i bianchi gigli
Che tepide e freschi ognora v'ella,
Sicuri si vedean lepri e conigli
E cervi con la fronte alta e superba,
Senza temer ch'alcun li ancida o pigli,
Pascano o stiansi ruminando l'erba:
Saltano i daini e i capri iscelli e destri,
Che sono in copia in quei lochi campestri.

l. Fur. c. VI, ott. 20-22)

Il Rinascimento, cioè quel risveglio di energie intellettuali e pratiche, quel vasto moto di ricerche, di discussioni, di affermazioni e di scoperte, da cui ebbe vita ed impulso la civiltà moderna, ha fatto più vasta la terra e più profondi e luminosi i cieli; ha scoperto una natura più ricca e complessa e ad un tempo ha reso più sicuro il dominio degli uomini sulla Natura. Con l'accrescere la fiducia dell'uomo in sè stesso e nelle energie del proprio spirito lo ha liberato da molte paure, lo ha fatto più audace. Il culto dell'uomo, come essere pensante e operante, cui le cose debbono piegarsi e cui saranno in avvenire sempre più subordinate, è il principio vivo di quella civiltà ed è la sorgente più ricca di quella serenità, di quell'armonia, di quella fidu-

ciosa contemplazione della vita che circola, illuminandola, nella nobile architettura dell'*Orlando Furioso*.

Poichè, nonostante le apparenze che hanno tratto in inganno alcuni giudici superficiali, nonostante le fate e le malie, i castelli evanescenti ed i magici filtri, le orche mostruose o i cavalli alati, l'Ariosto guarda soprattutto all'uomo, alle sue passioni, a ciò che in esse vi è di elementare e di eterno; e perciò la poesia della sua finzione è essenzialmente umana.

L'elemento magico e prodigioso è la cornice del quadro, è l'atmosfera in cui quei guerrieri e quelle donne si muovono. I loro gesti, le loro azioni, le avventure e sventure estrinseche della loro vita entro quella atmosfera di prodigio si rinfrangono in immagini gigantesche e sovrumane; ma sono contorni, gesti,

la luce fantastica. Ariosto trovava un complesso di personaggi, di fatti e di connessioni, tradizionalmente associati agli elementi della leggenda cavalleresca, il quale da secoli era stato narrato e tramandato tra noi giullari, cantastorie e poeti culti, che lo desideravano come il loro in Italia e non meno che gli uomini di negozio o di corte. Erano la topica consuetudine dei luoghi comuni del poema cavalleresco, così come il naufragio in isole deserte, la lotta contro le intemperie e le fiere, le scorrerie dei pirati e i banchetti sanguinosi dei cannibali sono i luoghi comuni dei tanti romanzi di avventure marinresche nati dal *Robinson Crusoe*, che dovevano due secoli più tardi inondare tutta l'Europa.

Ma il genio dell'Ariosto e la sua potenza di creazione non sono in queste apparenze: sono nella lucidità profonda e armoniosa e nell'agile e varia maestria con cui coglie ed esprime la mutevole complessità dei sentimenti e delle illusioni umane. Quando amano ed odiano, quando si sacrificano o tradiscono, quando danno la morte o soccombono, i personaggi del *Furioso* sono sempre ricondotti alla semplicità elementare ed alla forza universale delle passioni umane.

Le malie e i portenti, le lance fatate e le armature infrangibili, allorché l'uomo si strugge di dolore o di gelosia, soffre o delira, uccide o è ucciso, perdono ogni potere. La forza scintillante dei guerrieri svanisce o è dimenticata. Resta che la creatura umana, agitata dalle allucinazioni, posseduta dalla



UNA FIGURA DELL'EDIZIONE DI BIRMINGHAM, DAI TORCHI DI G. BASKERVILLE (1778),
DISEGNATA DALL'EISEN E INCISA DAL GHENDT.

sua passione. E tali allucinazioni e passioni assumono forme svariatissime: sono l'angoscia e la follia amorosa di Orlando; la delusione, il furore bestiale, la selvaggia espiazione di Rodomonte; i giovanili ardimenti ed erramenti di Ruggero, la gelosia appassionata di Bradamante, l'eroica purezza di Isabella, i capricci di Angelica, la fedeltà di Brandimarte, la sensualità di Alcina o di Doralice: gli impulsi, i desideri, i sogni, i deliri che muovono gli innumerevoli attori del vasto poema.

Quanti aspetti dell'anima umana, nobili ed ignobili, vili ed eroici, frivoli e profondi sono rappresentati in questi quarantasei canti, e



IL GRIDO INSINO AL CIEL PAURA METTE — CHE FA LA NOSTRA E LA CONTRARIA PARTE
(CANTO XVI, STANZA 19).

con che sapiente varietà di armonie vi si passa dal tono epico a quello famigliare, dal sublime all'idilliaco, dall'elegiaco al faceto, dal campo di battaglia pieno di un immenso clamore di guerra e su cui balenano, come grandi colpi d'ala, i grandi colpi di spada degli eroi, ai mari ricchi di mostri e solcati da magici navigli, alle caverne ove belle prigioniere attendono il cavaliere liberatore, ai castelli ove si ordiscono colpevoli frodi, alle pene infernali di coloro che schernirono l'amore e lo delusero, al cielo della Luna ove si serba tutto ciò che gli uomini gettano o sciupano miseramente quaggiù, compresa la loro povera ragione, all'osteria ove un taverniere sboccato e faceto mette in fuga la malinconia degli ospiti narrando salaci novelle a vituperio delle donne!

Chi abbandonando la fantasia alla larga e limpida corrente della narrazione ariostea la segue per tutti i suoi avvolgimenti, giunto al termine del viaggio si sente incline a consentire nel giudizio del Voltaire, il quale, pentito di aver in gioventù lesinato le lodi all'Ariosto, lo dichiarava poi nel suo *Dizionario filosofico* «poeta non meno piacevole che sublime» e affermava iperbolicamente che il *Furioso* valeva quanto e più di tutti gli altri poemi epici, antichi e moderni, presi insieme.

IV.

Ma il poeta come ha *sentito* quella società cavalleresca ed eroica che rappresentava? Quel passato leggendario come riviveva in lui, di quali sentimenti si imbeveva e coloriva nello spirito di questo

contemplatore, la cui serenità è parsa a più d'uno indifferenza, la cui obiettività sembra assai prossima allo scetticismo?

L'anima dell'Ariosto infatti è stata giudicata troppo placida e quasi distratta, come di narratore capace di trattare colla stessa artistica accuratezza sia la materia cavalleresca e carolingica, sia qualsivoglia altro argomento, qualunque «favola bella» antica o medioevale, pagana o cristiana, che potesse dilettere lui per il primo e poi i lettori. Anche l'han giudicata scettica e schernitrice; e perciò lieta di mostrarci l'assurdità e la incoerenza del mondo cavalleresco con proposito non molto diverso da quello che mosse più tardi il Cervantes a scrivere il *Don Chisciotte*.

...lo disposti a... la gran-... dell'A-... sionò sull'i-... domina tutti... del poeta... in-... con cui egli... del-... che raccon-... considera « con... piacere che... osservando... e fuochi di... rilevano nel... il difetto del-... drammati-... sicchè i personag-... del *Furioso* non hanno contorni netti e rilevati, ma sono piuttosto simili a bassorilievi che sfumano l'uno nell'altro; insistono sul sorriso scettico, anzi « corro- dente », del poeta, che rivela come egli non partecipi forte- mente all'azione che rappresenta e ce lo mostra simile ad un « sapiente e scaltro in- cantatore », il quale crea e dissolve imma- gini e finzioni, di cui

egli ben conosce la vanità. A me sembra che se non ci fossero di mezzo, innanzi tutto le note accuse della Riforma luterana e della Controriforma cattolica contro lo scetticismo e l'immoralità del Rinascimento, poi la ra- dicale ostilità del romanticismo contro la ra- gione e la critica, il sorriso dell'Ariosto non parrebbe nel suo poema quell'elemento pre- dominante, quella forza dissolvante, cui si è voluto dare così iperbolica importanza.

Hanno mai osservato questi « autorevolissi- mi critici » con quale libertà, con che ardita e talvolta satirica spregiudicatezza trattino gli Dei dell'antico Olimpo e gli eroi che da essi discendono il poeta, anzi i poeti, cui somigliano l'*Iliade* e l'*Odissea*? Pure nessuno ha mai detto o scritto, a mia saputa, che gli eroi dell'antica Grecia volessero abbassa-



(da un disegno del Doré)

RODOMONTE A PARIGI IL POPOL TAGLIA (CANTO XVI, STANZA 85).

re o distruggere coll'ironia i miti eroici e la leggenda troiana.

E del resto perchè mai un poeta, della cui vita interiore la fantasia era tanta parte, un poeta che nella contemplazione fantastica trovava conforto e rifugio contro i fastidi e i tormenti dell'esistenza travagliata, avrebbe spesso quasi trent'anni della sua vita a idoleggiare stolidi eroismi, casi, personaggi, avventure che lo movevano a riso? Se il sentimento fondamentale che lo ispirava fosse stato l'ironia, la sua chiara intelligenza avrebbe certo trovato espressioni ben più aperte e vigo- rose per manifestarlo.

Ma l'Ariosto ama la vita cavalleresca ed eroica che è materia del suo poema, e crede in essa, poichè crede che il coraggio, la fede, la bontà, la generosità esistono nella natura

umano. Tutti i personaggi veramente sono generosi, tutti i sentimenti sono nobili. Ma la senilità, la senilità di un poeta che ama il passato, la sirena ama il mare. La passione cieca, la follia terribile di Orlando, la devozione e l'eroismo di Brandimarte, l'imperiale dignità di Carlomagno, lo sdegno generoso che libera Rinaldo dall'indegno amore per Angelica, la pietà gentile ed intrepida di Medoro verso il morto suo re, la fede eroica di Isabella che per salvare la sua sorezza offre volentosa il collo alla spada di Rodomonte sono rappresentati dall'Ariosto non solo con profonda senilità, ma con ammirazione ed amore. La vita e l'ideale cavalleresco morivano intorno a lui: l'Ariosto li vede splendere nel cielo lontano come le stelle al tramonto; ma la luce non ne è del tutto spenta; ma il valore antico e l'antica pugnace energia divampano ancora intorno a lui, di tratto in tratto, con fiamme repentine. Ravenna e Marignano sono battaglie epiche combattute ai suoi tempi; Baiardo e Francesco Ferrucci sono suoi contemporanei. Tuttavia il crepuscolo scende e la tenebra si addensa. Al poeta che rievoca dall'ombra la visione di un ideale di vita che muore non resta che rimpiangere e vagheggiare quel grande passato; non resta che imprecare con Orlando all'invenzione delle armi da fuoco per cui la cavalleria fu distrutta, o ripudiare con Ruggero quelle arti magiche che offuscano lo spirito dell'uomo e gli impediscono di adoperare francamente la propria intelligenza nella dura milizia della vita. Anche Dante rimpiange quei secoli che furono puramente ed eroicamente cristiani; ma quel passato, a suo avviso, può e deve risorgere: soltanto la malvagità e la stoltezza di alcuni uomini occultano il vero alle moltitudini illuse e sviano la cristianità dal giusto cammino; e perciò si indigna, impreca, minaccia, condanna. L'Ariosto non vuol giudicare la vita, e tanto meno condannarla: la mitezza e la serenità della sua indole glielo impediscono. E neppure s'attenta di richiamarla energicamente verso un ideale tramontato, perchè crede tale ritorno impossibile. La ragione e l'esperienza gli vietano questa illusione. Un mondo muore, un altro nasce con idee, ambizioni, speranze e errori diversi: tra le due età il contrasto è profondo e l'uomo del Rinascimento, nell'immaginazione del poeta sembra quasi un centauro, per metà sol-

tanto umano e per metà tuttavia fiera e colpevole, pa bruttata dal fango delle antiche superstizioni. Guardate quante stoltezze, quante aberrazioni grottesche, quante volgarità, quante calcolate menzogne l'astuzia di Uccione, la plebea familiarità dei paladini, la grossolana ignoranza del volgo han- densato intorno ai paladini della leggenda carolingica! Osservate sotto certe formule e parvenze cavalleresche che la società contemporanea ha conservato, quanto materialismo, quante volgarità, quanta ipocrisia si nascondono! Dante, se risorgesse dopo due secoli, patirebbe collere più roventi, scaglierebbe più terribili invettive. L'Italia « serva e di dolore ostello », è diventata « fetida sentina d'ogni vizio »; la politica di colui che regge il « Sacro Romano Impero » è la politica del *Principe* del Machiavelli. Quanto alla Chiesa e ai suoi costumi e « reggimenti », domandatene al Savonarola, se non volete ascoltare l'eretico Lutero. Tutti questi mali l'Ariosto non li ignora e talvolta li accusa; ma perchè insistere? E a che gioverebbero le imprecazioni? Gli uomini, in fondo, sono assai più stolti ed ignoranti che malvagi e a guarirli non valgono gli sdegni o le minacce; gioverà, se mai, il procedere della ragione e l'approfondirsi della coscienza.

Contro la stoltezza ha invece grande efficacia il sorriso: rileggiamo dunque l'*Elogio della Follia* di Erasmo di Rotterdam e combattiamo con lui il dispotismo, i pregiudizi e i sofismi che corrompono tuttavia l'educazione, la scienza e le istituzioni civili.

L'ironica indifferenza dell'Ariosto è un pregiudizio. Egli ha sentito vivamente quello che v'è di doloroso e di assurdo nella vita; ha visto l'accanimento con cui l'interesse, l'ignoranza, l'invidia fanno guerra alla scienza e alla poesia; ma egli detesta soprattutto il fanatismo e l'intolleranza religiosa e lo spirito del Rinascimento lo ha liberato dal terrore dell'oltretomba che pesava sul Medio Evo. La sua religione somiglia molto a quel Cristianesimo laico e non molto lontano dalla religione primitiva, che fu caro anche ad Erasmo di Rotterdam e doveva essere di lì a poco ripudiato tanto dalla Chiesa cattolica che dalla Riforma protestante; ma soprattutto egli aveva fede nella vita e non poteva disperare dell'uomo. Penso che, se rinascendo ottant'anni più tardi, l'Ariosto avesse potuto leggere il famoso monologo di Amleto, non



(da un disegno del Doré)

ARIOSTO SALE NEL CIELO DELLA LUNA A RIPRENDERE IL SENNO DI ORLANDO.

«... avrebbe disapprovato le riflessioni sulle
... dell'esistenza. Anch'egli aveva speri-
... sferzate che ci infliggono gli an-
... ingiustizie degli oppressori, le angosce
... spregiato, la insolenza dei potenti
... li che il merito paziente subisce da

parte di uomini indegni », ma avrebbe do-
mandato ad Amleto: « Perchè pensare al sui-
cidio? La vita è a prezzo di queste miserie;
pure a consolarci di tutto bastano la bellez-
za delle cose, le conquiste dell'intelligenza e
i doni meravigliosi della fantasia.

ALFREDO GALLETTI.



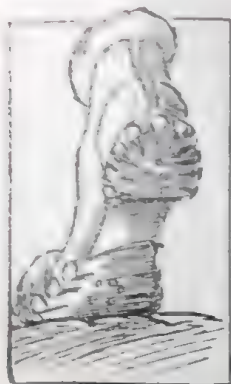
(*fol. G. Cenni, Imola*)

VENDITORE AMBULANTE DI «TESTI»

Dall'Appennino Tosco-Romagnolo scende il montanaro in Romagna col carico di testi, fabbricati lassù, per venderli. Eccolo appunto in una contrada imolese dove una massaia sta trattando per l'acquisto. Il «testo», detto volgarmente «test», è una specie di largo piatto di terra cotta, molto usato in Romagna per cuocervi la schiacciata, detta «piè». Mediante quattro occhielli, il «testo» viene agganciato ad altrettanti lunghi uncini di ferro attaccati alla catena del focolare; sotto viene fatto il fuoco e sopra vi si cuociono le schiacciate («al piè se test»).

La fabbricazione delle "brocche da scarpe,,

IN VALLE DI LEDRO



SE non fosse essa pure travagliata dalla crisi, se il lavoro si mantenesse al livello, ed avesse ancora l'importanza di alcuni anni fa, più giusto sarebbe dire: industria. Ed il termine non sembri esagerato. Quella umile e, logicamente, pressochè ignorata cosa che sono i chiodi, bullette, « brocche a zappa » degli scarponi — unica calzatura delle zone alpine — sono davvero articolo importante e ricercato tanto da richiedere, per far fronte alle richieste, una perfetta organizzazione industriale e commerciale.

Una bella prova che si tratta, almeno, di una piccola industria locale, è data da ciò: che sopra un complesso di 4500 abitanti della Valle, oltre 150 vivono — anzi, purtroppo, vivevano — con i proventi di questa attività.

Industria, dunque, del ferro battuto, originale ed antica. Originale perchè non si occupa di sopramobili e lampadari di tipo già standardizzato: ma della produzione di un accessorio d'immediata utilità e di prima necessità. Antica, perchè risale al 1600. Tre secoli di vita sono un bell'attestato. « Casa fondata nell'anno 1600 »: fa una bella impressione, no?

Industria, dunque, del ferro battuto, originale ed antica. Originale perchè non si occupa di sopramobili e lampadari di tipo già standardizzato: ma della produzione di un accessorio d'immediata utilità e di prima necessità. Antica, perchè risale al 1600. Tre secoli di vita sono un bell'attestato. « Casa fondata nell'anno 1600 »: fa una bella impressione, no?

L'origine non è molto ben precisata. Si sa che in quell'epoca nel vicino paesetto di Prè, in un gruppo di officine sepolte in una forra boschiva in cui si rinsera il Ponale, si lavoravano arnesi agricoli, utensili da cucina e grossi chiodi — in gergo « cavice » — che venivano usati nella costruzione delle barche, nei cantieri di Riva e delle due sponde del Garda, e nella impostazione della travatura dei tetti. Poco per volta, dopo un periodo di fortuna, l'industria decadde e le officine furono abbandonate; sì che oggi, quasi del tutto in rovina, servono solo ad aumentare la te-

tragGINE del sito, ed a rendere un poco sinistro il rumoreggiare del torrente che spuma rabbioso tra i rovi ed i bassi faggi delle prode.

Quello che non si sa bene, è appunto il come, dalle ceneri dell'antica, rifiorisse e si allargasse la nuova industria. Fatto sta che, in breve, i chiodaioli di Prè trovarono imitatori numerosi, soprattutto a Molina, e gli affari prosperarono, procurando insperato lavoro a parecchia gente.

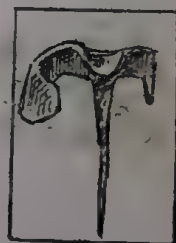
Ed ora, non c'è dubbio, ci troviamo di fronte a maestranze specializzate, che fruiscono della atavica esperienza acquistata in tre secoli, e buttan sul mercato una merce conosciuta nelle più disparate regioni nostre (e prima della Guerra, in tutte le provincie alpine dell'ex-Monarchia) e, giustamente, assai apprezzata.

Io — che ci ho perduto delle belle ore a riguardare attento, saltar fuori da una rotonda verghetta di fil di ferro, centinaia di brocche tutte uguali, tutte finite alla perfezione sin nei più piccoli particolari, eleganti e sottili pur mantenendo quel tanto di forza che ha sempre in sè il ferro lavorato — io non mi perito a dichiararle dei piccoli gioielli.

Niente macchine, niente « trucchi » — come dicono loro — della moderna produzione in serie. Qui è lavoro genuino, fatto tutto dall'uomo con poche martellate sapientemente distribuite che, in una ventina di secondi, da un centimetro cubo di materia grezza ti combinano una coserella, all'alpigiano meglio accettata d'un contorto serpentello che sulla bifida lingua equilibra un portacenere.

« Brocca » è simbolo di risparmio: risparmio d'energia quando si sale per i sassosi sentieri che portano ai pascoli alti della montagna; risparmio di danaro, per via che la suola, protetta com'è dalla fitta corazza, dura di più.

Siccome le officine sono



I CHIODI PER GLI
SCARPONI DA
MONTAGNA.



UN QUIETO ANGOLO DEL LAGO DI LEDRO (NELLO SFONDO, PIEVE E LA VALLE CONCEI).

sparse un po' dovunque, passando in certe sere d'inverno — quando il freddo, il buio, la neve spazzan via la gente sigillandola sino al mattino successivo nelle « stue » o nelle cucine — passando attraverso le strade del paese, si ode un ticchettio accanito come grandine che rimbalzi sopra un tetto di lamiera. Sono i chiodaioli che martellano a colpi rapidi e staccati, accompagnandosi con canzoni sbocciate, alle volte estemporaneamente, sul ritmo monotono.

Molte delle officine attuali sorsero nel dopoguerra: e sono ampie, bene illuminate, con lo spazio ben distribuito tra forgia e forgia ed incudine e incudine. Ma quelle vecchie, che le granate nostre ed austriache hanno rispar-

sono molto caratteri-

ando dalle basse finestre, coi vetri smerigliati da vetuste ragnatele e da un sottile strato di polvere e di ruggine, si scopre un antro buio o non di rado scavato nel vivo tufo, testimone delle lente sedimentazioni e dell'ozioso vagabondaggio del Ponale, il torrente vicino.

In mezzo, il bagliore d'un fornello comune; tutt'all'ingiro le incudini rettangolari, piantate su tozze stele granitiche; sulle due estremità dell'incudine, una trancia ed una sorta di minuscolo monolito, forato nel mezzo, lucido come argento a furia di sopportare colpi su colpi; davanti a ciascuna d'esse un operaio che può, indifferentemente, avere settanta o quindici anni. Sì, perchè i chiodaioli di Val di Ledro lavorano dal giorno in cui escono da scuola fino a che il braccio, deformato al gomito dall'artrite professionale, ha la forza di maneggiare la piccola mazza. Abbandonare la « fosi-na » è per essi il triste avvertimento che pochi giorni rimangono ancora, e spinti da una accorante nostalgia, forse dal timore dell'aldilà, vi ritornano: tenaci, ostinati. Ma ne escono spesso per rannicchiarsi al sole;

e li coglie il sonno, mentre i giovani s'ammicciano e sorridono, seguitando il lavoro.

Ritirano dalla forgia la verghetta, la « verzella » di ferro sprizzante scintilline a miriadi, come i razzi degli alberi di Natale; l'appoggiano per qualche millimetro al labbro dell'incudine, e mentre la sinistra ruota alternamente or in un senso ora nell'altro, la destra la colpisce col martello sì da striminzirla in una seguente ed aguzza punta. Ed è il primo tempo. Secondo tempo (è meglio schematizzare per ottenere maggior chiarezza nella descrizione): una martellata piega la punta ad angolo retto sull'asse della *verzella*; ne risultano due cateti: uno, la punta, non viene più toccato; l'altro, per la lunghezza di un

lavoro costante. Viene appunto, però, nel momento della trazione a essere particolarmente. E se il colpo martella quello che è l'abbellimento della brocca «costa» del la brocca rimane atteso al volo della martellata per non essere ferita che nella sua parte superiore. Poiché non si è accorti di vedere la comparsa brocca snocciolata pochi istanti dal martello non la riesce a dare.

Tanti tempi, in seguito movimenti, così complessi che non si possono descrivere. Infine la punta nel centro della «brocca» — il martello anzidetto — quello che rimane al di fuori, prima che se ne rendiate conto del come, si modella, si plasma sottilmente nelle due alette laterali (quelle che servono a proteggere il bordo delle suole da un lato, e dall'altro si allunga quella specie di corno puntuto che, affondandosi nell'interno della suola, impedisce ogni spostamento della brocca da quel punto strategico che sarà scelto dall'avveduto calzolaio. Poi, con un leggero salto, spinta da una rudimentale molla fabbricata con un pezzo di lama d'una vecchia sega, la bulletta cade nel recipiente che sta sotto l'incudine, strama stella rovente che, per pochi istanti, rivelerà riflessi opachi sulle compagne già spente.

Costazione vertiginosa, che si compie in venti secondi e con circa quaranta martellate. Non c'è dunque da meravigliarsi se, a fine di giornata, un abile operaio può contare dai 1000 ai 1200 pezzi. E questo quando si tratta di brocche speciali: che quelle a capocchia quadrata, da piantare nel mezzo della suola,



UNA DELLE TIRICHE OFFICINE ARTIGIANE DELLA VAL DI LEDRO.

«abbondano» di più e ne fanno anche 1500.

Beninteso che la giornata lavorativa dei chiodai non è di otto ore: cominciano la mattina alle cinque, alle quattro, e smettono la sera alle sette, con un paio d'ore di pausa per il pranzo e la merenda. Il sabato, lo fanno «inglese»: alle undici chiudono bottega, si lavano, mutano d'abito e vanno al magazzino a consegnare la merce.

Anni fa esisteva una ridanciana usanza: il... prelevamento a domicilio dei ritardatari. Trascorso un certo periodo di tempo di tolleranza, gli operai d'una fucina, se qualcuno mancava all'appello, si mettevano in viaggio



LA PREPARAZIONE DELLE « VERZELLE », OSSIA DEI SEGMENTI DI DETERMINATA LUNGHEZZA, TUTTI IDENTICI, RICAVATI DA UN ROTOLO DI GROSSO FIL DI FERRO, DAI QUALI NASCERÀ IL CHiodo DA SCARPA ALPINA.

verso la casa del malcapitato, armati di trombe, corni, latte vuote del petrolio, e mentre l'orchestra intonava un pieno furioso, tre, quattro dei più robusti si spingevano sin dentro l'intimità del talamo a strappare il dormiglione ai dolci sonni e magari anche alla dolce metà. E, vestitolo di forza alla meglio, lo trascinarono attraverso... i quartieri industriali, ludibrio alle operose genti, bersaglio di male parole e di ben diretti rovesci d'acqua.

Oggi c'è la crisi! Quasi quasi, se arriva uno in ritardo, non berciano e non fischiano neppure i compagni di lavoro.

E contro la crisi riescono appena ad aver ragione le due ottime Cooperative di Molina e di Pré, che si occupano dello smercio del lavoro. La loro organizzazione è molto semplice: ogni socio, al momento dell'ammissione, paga una certa somma che va a costituire il fondo riserve necessario per affrontare le spese di personale addetto al magazzino, propaganda, viaggiatori, acquisto della materia prima, ecc. Ciascun socio ha il diritto di prelevare a credito il filo di ferro ed il carbone che gli abbisognano per il suo lavoro, ed alla fine della settimana consegna le brocche fat-

te, che vengono segnate, in migliaia, sopra un libretto. A seconda della loro quantità, diffalcato il valore del ferro e del carbone consegnati, il chiodaio riceve un *quid*, integrato annualmente dal pagamento dei dividendi derivati dal guadagno netto prodotto dalle vendite.

Una forte concorrenza vien fatta dalle fabbriche a lavorazione meccanica; ma essa non è così temibile come si potrebbe pensare, poichè le brocche a mano hanno, indiscutibilmente, dei pregi di maggiore resistenza che le fanno preferire anche se il loro prezzo è superiore. Il Ministero della

Guerra, ad esempio, si serve solo di quest'ultime ed indice periodicamente delle aste con lotti ragguardevolissimi. Un anno e mezzo fa la locale Cooperativa riuscì a battere la concorrenza e si accaparrò tanto lavoro equivalente, per volume, a circa due vagoni di chiodi! Oggi l'attività è molto ridotta, e questo per cause di varia natura, alcune anche imputabili — sia detto con franchezza — agli stessi produttori.

Ma anche queste cause è da sperare che presto cadano. I tempi stessi che corrono consigliano a spogliarsi d'una mentalità che vien mantenuta per tradizione; e che non ha più ragione d'essere in quanto Pré e Molina sono, da parecchi anni, l'uno frazione, e l'altra capoluogo dello stesso Comune.

Meno facile è, invece, oltrepassare le barriere doganali che, col loro rigore, strozzano addirittura l'esportazione che potrebbe effettuarsi su larga scala.

Confidiamo, comunque, che tutte queste cause possano essere vinte, definitivamente, per il benessere di così cospicua parte della popolazione, e perchè possa sussistere una tanto utile e così originale industria.

DARIO CONFALONIERI



RIMINI - L'ANFITEATRO ROMANO - VEDUTA ESTERNA SECONDO LA RICOSTRUZIONE DI ONOFRIO MELI'ZZI

UN ALTRO MONUMENTO DA REDIMERE

L'ANFITEATRO ROMANO DI RIMINI

NELLO stemma del Comune di Rimini sono un arco e un ponte: due opere della romanità augustea — l'arco di Augusto e il ponte di Tiberio — sopravvissute alle vicende dei secoli, che hanno offerto la stessa granitica saldezza contro l'imperversare degli elementi, degli avvenimenti e degli uomini. Roma vive a Rimini come in nessuna città dell'Emilia; nessun segno dei tempi è oggi qui tanto augusto e commovente, ove se ne eccettui il Tempio Malatestiano, miracolo d'arte, fiore sbocciato dalla passione e dal buon gusto artistico di Sigismondo Malatesta.

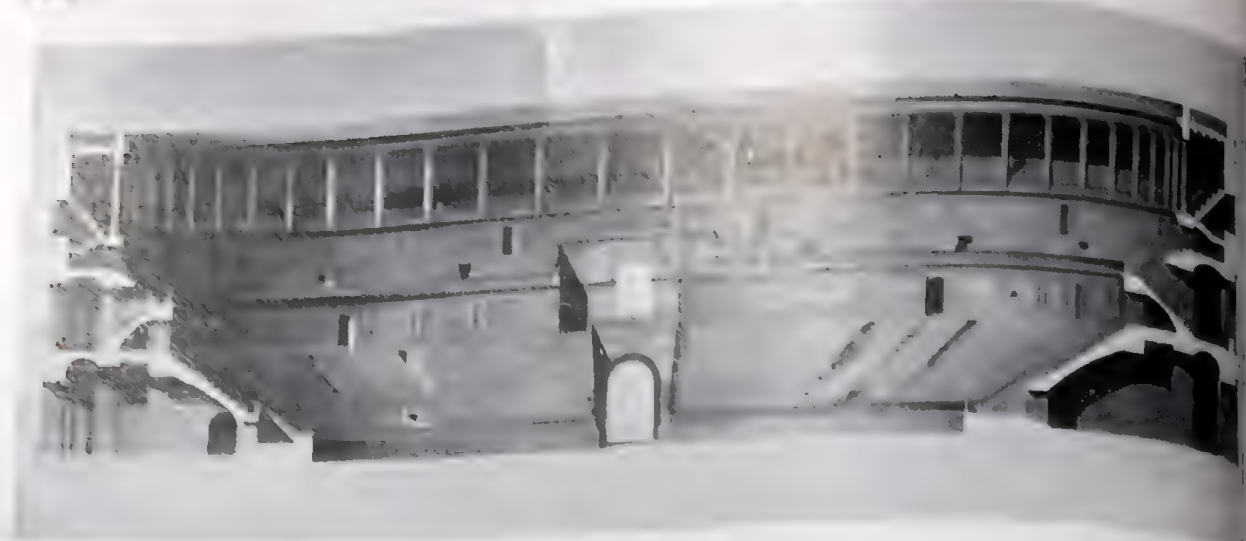
Ma rispetto al Tempio Malatestiano le due grandiose opere romane hanno una particolare ragione di fascino, il fascino dell'eterno, che è legato alla loro vetustà. Quando dalla campagna marchigiana si è accolti in Rimini dalla maschia ed ampia volta dell'arco di Augusto, e quando avviandosi verso la pianura padana si esce da Rimini tra i grandi trofei lapidei su cui sono incisi i nomi di Augusto e di Tiberio benefattori della città, benefattori del ponte che per duemila anni è retto alla furia delle piene del Marecchia,

l'animo trema di orgoglio, perchè alla labile vita delle generazioni umane qualcosa sovrasta che ci appartiene: il nome e le opere possenti di Roma.

★★

Un terzo monumento di età romana Rimini possiede, che è venuto di recente interamente in possesso del Comune, e che costituisce — e più costituirà — ragione di alto vanto cittadino. Questo monumento è l'anfiteatro laterizio.

Stabilito com'è all'angolo Est-Nord-Est della vecchia città, esso è stato parzialmente inserito da età assai antica nella cinta murale cittadina, e per la rimanente parte è rimasto sommerso nel terrapieno che si è andato formando dal lato che guarda la città. Fino al 1926 una breve fascia di terreno incolto si stendeva subito all'interno del parapetto superiore delle mura, nel luogo dell'antico camminamento di ronda; poi cominciavano gli orti, e in mezzo ad essi, non lungi dalle mura, una casa colonica rappresentava forse l'ultimo avanzo o l'ultima trasforma-



L'ANFITEATRO DI RIMINI - SEZIONE E VEDUTA INTERNA SECONDO LA RICOSTRUZIONE DI ONOFRIO NELUZZI

zione di un convento di monaci un tempo qui appunto costruito.

A chi si fosse aggirato per quegli orti nulla indicava che essi insistevano sui ruderi di un antico edificio. Ma a chi si fosse fatto a rimirare il muro urbano dal lato esterno, e cioè dall'area oggi occupata dal piazzale dei binari della ferrovia Rimini-Mercatino Marecchia, avveniva facilmente di notare che le mura piegano in una larga curva, e che nella curva — di cui lo sviluppo si segue per 63 metri — appaiono grandi arcate ostruite, e tra arcata e arcata pilastri reggenti una semplice e severa trabeazione di ampio sviluppo. Le arcate e la trabeazione son quelle dell'antico anfiteatro romano, e la sobrietà e l'eleganza delle linee architettoniche dicono a primo aspetto che l'edificio non disdirebbe all'età che seguì immediatamente il tramonto della Repubblica, all'età stessa, cioè, cui appartengono l'Arco di Augusto e il ponte di Tiberio.

★★

Dai saggi che negli anni 1843-1844 taluni benemeriti cittadini riminesi, con a capo l'insigne storico di Rimini Luigi Tonini, praticarono per riconoscere la vera natura del vetusto edificio, furono rese note la forma e le dimensioni dell'anfiteatro di Rimini.

L'anfiteatro ha forma ellittica, ha l'asse maggiore corrente da Nord-Est a Sud-Ovest, e ha una struttura muraria risultante di quattro anelli concentrici di cui lo spessore complessivo raggiunge i m. 21,80. Da esterno a esterno l'anfiteatro misura, nel senso dell'as-

se maggiore, m. 120, mentre nel senso dell'asse trasversale o minore misura m. 91; l'area è di m. 76,40 per m. 47,40; le arcate esterne d'ingresso costituiscono un portico continuo di sessanta fornicì; il numero degli spettatori poteva aggirarsi intorno ai 10-12 mila, tenuto solo conto di quelli che potevano alloggiarsi sulla gradinata, e non degli altri che potevano trovar luogo in balconate accessorie lignee. Queste cifre risultano di più chiara intelligenza se si ha presente, come termine di conguaglio, il Colosseo di Roma, di cui gli assi da esterno a esterno misurano rispettivamente m. 188 e 156, e l'ellisse dell'arena metri 77 per 46,50: dimensioni — queste ultime — di poco maggiori di quelle dell'Arena di Rimini, mentre le altre sono in relazione con la diversa entità delle strutture murarie, che per Roma erano in rapporto della necessità di poter alloggiare un numero di spettatori enormemente più cospicuo.

Dalle due arcate apertisi agli estremi dell'asse longitudinale si aveva, nell'anfiteatro di Rimini, certamente accesso all'arena mediante corridoi di m. 5,95 di larghezza; in corrispondenza dell'asse trasversale si aprivano altre due entrate principali che forse davano accesso, come a Roma, a due grandi logge (e cioè al *pulvinar* e al *suggestum*) destinate al presidente dello spettacolo, ai magistrati e alle personalità ufficiali di maggiore considerazione della colonia; da altri accessi, oltrechè dai quattro principali sopra ricordati, si doveva giungere al *podium* e cioè a quella piattaforma elevata che circoscriveva l'arena a un'altezza sufficiente per garan-



L'INGRESSO DELL'ANFITEATRO A NORD-EST A UNA DELLE ESTREMITÀ DELL'ASSE LONGITUDINALE.

tire gli spettatori da ogni assalto delle belve. Immediatamente al di là della piattaforma correivano gli ordini di gradini più bassi della *cavea*, non di rado d'insolita larghezza, sì da potervi alloggiare sedili mobili per le persone di maggiore riguardo.

Dal portico terreno dell'anfiteatro riminese, di m. 2,50 di larghezza, chiuso verso l'esterno dalle sessanta arcate di cui ognuna aveva l'altezza di m. 5,30 e la luce di m. 3,05, salivano ventiquattro gradinate che conducevano alla prima *praecinctio* e cioè al corridoio di divisione tra il primo e il secondo piano dell'edificio, a m. 7,30 di altezza dal piano terreno.

Dalla prima *praecinctio* — corrente all'interno della *cavea*, e chiusa alle spalle da un grande muro o balteo il quale serviva di sostegno agli ordini di sedili del piano superiore — si scendeva, mediante i gradini che segnavano i limiti dei cunei dell'anfiteatro, ai posti a sedere del corpo inferiore o primo *mausianum* dell'edificio.

Dodici delle ventiquattro gradinate si svol-

gevano a doppia tratta, prendendo inizio al piede del secondo anello della struttura muraria, e poi secondando da un lato e dall'altro la curva interposta tra il secondo e il terzo anello laterizio, di m. 2,40 di larghezza. Le altre dodici, larghe m. 3,15, salivano con una sola tratta e con gradini assai alti al corridoio del primo piano. Delle ventiquattro gradinate, solo le dodici a doppia tratta avevano un sottoscala utilizzabile: una porta di comunicazione dava adito ai detti sottoscala dal portico esterno dell'edificio.

Se al di sopra del secondo piano ne esistesse, nell'anfiteatro di Rimini, un terzo non è possibile stabilire. Ma ciò è stato supposto, dato lo spessore di m. 21,80 che nel loro complesso raggiungono i quattro anelli laterizi concentrici della struttura; e noi vediamo reso tal piano nei disegni in elevato e in sezione che dell'anfiteatro di Rimini ha delineato, con la diligenza che gli fu propria, Onofrio Meluzzi, il collaboratore di Luigi Tonini e di Marco Capizucchi nella direzione dei saggi condotti negli anni 1843 e 1844.



L'INIZIO DI UNA DELLE GRADINATE DELL'ANFITEATRO E LA FODERA IN LATERIZIO CHE RIVESTE IN TALUNI PUNTI LA MURATURA D'ETÀ ROMANA.

Son poi da ricordare per l'anfiteatro di Rimini il sistema di provvista dell'acqua che metteva capo a quattro vaschette o fontane in terracotta nell'ambulacro o portico esterno dell'edificio, e, in modo ancora più speciale, il sistema di smaltimento delle acque, ottenuto mediante un complesso di condutture, che portando dai piani superiori dell'anfiteatro le acque di displuvio al piano terreno, le incanalava dentro chiaviche (visibili nei sottoscala delle gradinate a doppia rampa), e di lì le avviavano per mezzo di canali entro lo spessore del terzo anello ellittico, in direzione dell'arena. Una chiavica centrale (che doveva attraversare l'arena o esser costruita lungo la periferia interna dell'arena stessa) portava, come è verosimile, tutte le acque affluenti nell'anfiteatro fino al torrente Ausa che corre a poco più che cento metri a levante dell'edificio.

★ ★

Ciò che colpisce a primo aspetto nell'anfiteatro di Rimini è la rifinitura dell'opera laterizia. In mattoni a faccia vista è il paramento dei pilastri delle sessanta arcate che costituiscono l'anello esterno dell'anfiteatro,

e altresì il paramento di tutti gli altri muri ellittici e radiali. In cotto sono ottenute anche le basi, i fusti e i capitelli delle paraste in risalto sulla fronte delle arcate, e gli elementi della trabeazione sorretta da quelle arcate; la pasta figulina, in terra fine di un bel color giallo o rosso scuro, ha retto egregiamente a ogni ingiuria del tempo.

Ora la finitezza dell'opera laterizia appare veramente singolare; e non solo nelle parti dell'edificio destinate ad essere viste (arcate esterne, trabeazione e sovrastante paramento della facciata, corridoi, pareti delle gradinate ecc.), ma anche in ogni altro vano da cui il pubblico era escluso, come i sottoscala. Se esemplare si può chiamare una cortina laterizia, questa è appunto quella dell'anfiteatro di Rimini.

Quanto alla struttura interna dei muri, essa risulta in opera cementizia, e cioè in un conglomerato di ciottoli annegati in una calcina durissima; i mattoni fan solo da paramento; e non son mattoni interi, ma mattoni a sagoma rozzamente triangolare ottenuti spezzando diagonalmente in quattro parti un mattone quadrato; ad ogni ottavo filo della struttura e a render questa più compatta son posti in opera dei quadrelloni di m. 0,45 per 0,32 x 0,06 penetranti nel nucleo, al modo stesso della struttura a lorica testacea della *Domus Tiberiana del Palatino*. Come aspetto esteriore — ed anche forse per ciò che riguarda le vicende dell'edificio — nessun anfiteatro richiama alla mente quello di Rimini quanto l'Anfiteatro Castrense di Roma. Integramente in laterizio è costruito anche questo, e come l'anfiteatro di Rimini esso ebbe le arcate occluse, perchè l'edificio venne a far parte della cinta di mura di Aureliano. Solo che, in luogo delle paraste, le arcate del portico inferiore dell'Anfiteatro Castrense hanno semicolonne in cotto, coronate da un capitello corinzio, mentre le paraste trovano impiego, per lo stesso anfiteatro, nell'ordine superiore della struttura, di cui son rimasti miserevoli avanzi, e sopra il quale non si ritiene vi fossero ulteriori piani.

★ ★

A Rimini, oltrechè la finezza dell'esecuzione dell'opera laterizia, colpisce nell'anfiteatro il largo impiego e la rifinitura degli elementi lapidei. La pietra d'Istria viene adoperata

sui pendii della rampa d'ac-
cesso ai portici superiori, e, cer-
camente in altre parti della
struttura dell'anfiteatro. Di
questo tipo non della pietra d'I-
stria non è da stupire. Dotata
di una forma di un porto
mole, l'antico era ve-
rosimilmente più attivo che
oggi, doveva attirarvi in co-
pia il duro sasso della oppo-
sta costa istriana, sebbene,
come è naturale, la costruzio-
ne in mattoni dovesse avere,
per ovvie ragioni dipendenti
dalla costituzione geologica
della regione, tradizioni di
antica data in Rimini.

Infine, in armonia con la
rifinitura dell'opera laterizia e
dell'opera lapidea, si è sup-
posto dovesse essere di una
certa nobiltà, nell'anfiteatro
riminese, la sua decorazione
interna. Poichè durante gli
sterri operati negli anni 1843-
1844, e specie in corrisponden-
za dello spazio dell'ampiezza
di m. 8,40 compreso fra l'a-
nello murario che circonda
immediatamente l'arena
quello successivo, si rinvenne-
ro frammenti di intonaco ti-
rati a gran finitezza e di co-
lor rosso corallo: ciò che de-
terminò nel Tonini il sospetto che gli ambula-
cri immettenti ai gradini della cavea più
bassa fossero adorni di stucchi. Ma su ciò
potranno gettar luce solo gli scavi sistemati-
ci qui non peranco iniziati.

♦♦

A che età è da attribuire l'anfiteatro di
Rimini? In assenza di testimonianze lettera-
rie ed epigrafiche che possano portar luce su
ciò, l'unico elemento di giudizio è quello che
si può trarre dalla struttura laterizia. Ma è
un elemento di giudizio assai dubbio. L'Anfi-
teatro Castrense di Roma che ha tanta ana-
logia con l'anfiteatro di Rimini viene attri-
buito, in seconda dei casi, all'età di Tiberio
o, al fine del secondo secolo dopo Cristo, se-
non al principio del terzo. Crediamo sia da



LA TERZA DELLE GRADINATE A DOPPIA TRATTA MESSA IN LUCE DAGLI SCAVI DEL
1926 NELL'ANFITEATRO DI RIMINI.

preferire, per l'anfiteatro riminese, l'età au-
gustea o tiberiana, sia per la finitezza d'ese-
cuzione dell'opera laterizia, sia per il parti-
colare favore che dimostrarono a Rimini i pri-
mi due imperatori della casa Giulia.

I Triumviri avevano già nel 43 avanti Cri-
sto assegnato il territorio di Rimini a una co-
lonia di veterani; poi Augusto aumentò il
numero dei coloni riminesi; quindi — certo
per suggerimento di Augusto — il suo figliuolo
adottivo, Caio Cesare, fece lastricare nell'an-
no I dopo Cristo le strade riminesi; infine Au-
gusto ordinò la costruzione del ponte sul Ma-
recchia, che fu compiuto da Tiberio (a. 22 d.
C.). Nè benefici notevoli eran certo mancati
alla città in occasione dell'integrale riassetto
della Via Flaminia, che Augusto, come è no-
to, volle assumere a suo carico. Rimini mo-
strò in quella occasione la sua riconoscenza

all'imperiale benefattore costruendo nel 27 a. C. quell'arco che segna il termine settentrionale della via Flaminia, e sostituì certo una porta delle mura laterizie. Queste mura, d'età anteriore all'Arco di Augusto, mostrano che grande era già qui la conoscenza della tecnica della costruzione laterizia, quando in Roma tale tecnica era ancora, si può dire, agli inizi: nè la cosa deve stupire poichè nell'agro gallico le fabbriche in mattoni erano, già nell'età romana repubblicana, di uso corrente, secondo che ci dice Varrone, e secondo ci confermano le strutture monumentali di talune città, come per esempio quelle di Alba Pompeia e di Torino, l'antica *Augusta Taurinorum*. Questa antichità delle strutture laterizie nella Cisalpina sta a favore di una datazione piuttosto remota anche dell'anfiteatro riminese.

★★

Se è incerta la data della costruzione dell'anfiteatro di Rimini, è anche incerta la data della occlusione dei suoi fornicì e della inclusione dell'anfiteatro nella fortificazione cittadina. Chi attentamente osservi le vestigia dell'insigne edificio, noterà che la muratura in mattoni, che riempie i fornicì, è abbastanza rifinita in taluni punti, meno accurata in altri punti, e che nella parte bassa dei fornicì trovano impiego lastroni di pietra rozzamen-

te. Quanto ai pilastri occlusi (due, di cui uno d'un terzo, fin'oggi messi in luce) e in prosecuzione di essi, il muro urbano appare — là dove i fornicì continuavano in direzione d'oriente — costruito di conci lapidei grossolanamente sovrapposti e sormontati da una muratura di mattoni. Parte delle arcate era dunque crollare, e all'atto del restauro non si pensò a ricostruirle, ma si rifece il muro, così come la fretta e i materiali che si ebbero sottomano suggerirono. Non senza grande verisimiglianza è stato affacciato il dubbio che questo crollo così completo e rovinoso sia dovuto a terremoti.

Comunque, l'occlusione dei fornicì è anteriore al rifacimento totale del muro di cui si è innanzi detto, e tale occlusione si spiega sufficientemente col proposito di utilizzare l'anfiteatro per la murazione cittadina, così come si utilizzò in Roma l'anfiteatro castrense per quella parte delle mura urbane che Aureliano costruì presso l'odierna chiesa di Santa Croce in Gerusalemme.

Se anche in Rimini una tale utilizzazione sia stata determinata, come a Roma, dal pericolo imminente dei barbari, non è possibile dire, ma ci pare estremamente verosimile. L'Italia cominciò già nel secondo secolo dopo Cristo a correr nuovamente l'alea delle incursioni barbariche. Nel 169, dopo Cristo, i Quadi e i Marcomanni cinsero d'assedio Aquileia e incendiarono *Opitergium*; ma Aquileia resistè, e Marco Aurelio, postosi a capo dell'esercito, potè ricacciare i Germani. Ben più terribili furono nell'età di Gallieno (a. 253-268) e nell'età di Aureliano (a. 270-275 d. C.) le minacce delle tribù germaniche contro l'Italia. Durante il principato di Gallieno gli Alamanni si avanzarono sino a Ravenna e di là minacciarono la stessa Roma. Nell'età di Valeriano gli stessi Alamanni scorrazzarono tutto il paese fra le Alpi e gli Appenni-



LA CORONA LATERIZIA DI UNO DEI SOTTOSCALA DELL'ANFITEATRO ROMANO.



LA PARTE DELL'ANFITEATRO DI RECENTE MESSA IN LUCE, A LEVANTE DI UNO DEGLI INGRESSI.

ni, e dopo aver inflitto un gravissimo scacco ad Aureliano in vicinanza di Piacenza, corsero la via Emilia e la via Flaminia sino a Fano, dove, presso le rive di quel Metauro che era stato già fatale al fratello di Annibale, l'imperatore Aureliano li sbaragliò, per finire di sterminarli poco dopo a Pavia (a. 271 d. C.).

Il gravissimo pericolo che corse allora la stessa Roma indusse Aureliano a difendere la capitale con la cinta delle mura che furono dette aureliane. È ben naturale che provvedimenti del genere si adottassero anche per altre città direttamente minacciate. La tradizione conservatasi nella vita leggendaria di San Marino, attribuisce la costruzione delle mura di Rimini a Diocleziano e a Massimiano, i grandi imperatori dello scorcio del terzo secolo dopo Cristo. Quella tradizione è da accettare come assai verosimile, nel senso che il rifacimento delle mura riminesi sia opera della seconda metà del terzo secolo o del principio del quarto.

Giunto all'anfiteatro riminese, di esso si finisce per notare, nei secoli successivi, ogni ri-

cordo. La curva che l'anfiteatro fa nella fortificazione cittadina (dove la parte visibile ha uno svolgimento minore di quello di un semicerchio) fece pensare piuttosto a un teatro che ad un anfiteatro. In un rogito del notaio Giovanni Dolzoni, del 12 settembre 1486, vien segnato tra i confini di una certa proprietà il « muro antico » (della città) che gira in cerchio e che è edificato sui fondamenti del Teatro Antico: nei quali fondamenti appaiono dei fornicì che vengono detti oggi volgarmente « Le Tane ». « Tane » debbono intendersi i sottoscala delle gradinate a doppia tratta dell'anfiteatro.

Di poi, negli anni 1543-1544 allorchè il papa Paolo III fece rifar questo tratto del muro cittadino « caduto per il troppo peso dei bastioni » si rimisero in luce alcuni muri dell'anfiteatro dal lato di levante, e in quella occasione si recuperarono « oggetti di marmo, di cui alcuni assai belli son conservati nel palazzo del Comune, e altri e i più son custoditi dai privati cittadini nelle loro case; fra gli altri una bella statua di Diana, priva della testa e delle gambe ».



LE ARCADE OCCLUSE DELL'ANFITEATRO ROMANO.

Tre secoli passarono prima che negli anni 1843 e 1844 il Tonini, con l'assistenza dei professori Marco Capizucchi e Onofrio Meluzzi, conducesse i suoi saggi. Quei saggi « interrotti e parziali » quali consentiva la modestissima somma a disposizione (in tutto scudi 88,95) diedero per la prima volta la certezza assoluta che l'edificio fosse — contro l'opinione dello stesso Tonini — un anfiteatro, e non già, come da diversi si era sostenuto — un foro, o un bagno, o una dogana, o un semplice teatro.

★
★

Nel 1926, in occasione dei lavori di una so-

lita edilizia, lo Stato iniziò, col contributo del Comune di Rimini, la prima vera campagna di scavo nell'anfiteatro riminese. Con le opere allora eseguite — per le quali fu erogata una somma di più che 21.000 lire — si esplorò la fascia esterna dell'edificio per un arco d'ellisse che ha uno sviluppo di 80 metri circa, e una profondità di circa m. 10. Si mise completamente in luce l'ingresso dell'anfiteatro all'estremità Nord-Est dell'asse longitudinale, furono interamente esplorate e rese visibili tre scalee a doppia tratta, di cui due conducevano, da un lato e dall'altro dell'entrata di nord-est, dal piano terra — e precisamente dall'ambulacro del portico — all'altezza del primo piano dove correva la prima *praecinctio*; si liberarono i sottoscala delle gradinate di cui sopra, si scoprì una delle gradinate a tratta unica, si rese visibile tutta la fronte interna del secondo anello della struttura muraria, così da poter studiare a suo tempo le successioni e i modi dei vari rifacimenti del muro urbano.

E durante e dopo i cospicui sterri che si fecero in quella occasione (il terreno asportato superò i 2400 metri cubi) si pose mano ai restauri più indispensabili delle murature.

Ora, dopo una sosta di sette anni, tornata definitivamente l'area dell'anfiteatro riminese in pieno possesso del Comune, è sperabile che i lavori di scavo e di assetto delle rovine sian ripresi. Rimini possiede la sua ridentissima spiaggia e i suoi gloriosi monumenti. Un tale patrimonio, mentre è gloria e fortuna, è anche impegno d'onore. L'anfiteatro laterizio, finora sconosciuto e negletto, si mostrerà — quando sian compiute le esplorazioni necessarie — degno di occupare in Rimini un posto onorevole accanto all'Arco di Augusto e al ponte di Tiberio.

SALVATORE AURIGEMMA.

Della IV^a edizione dell

ATLANTE INTERNAZIONALE DEL T. C. I.

si possono acquistare le tavole, o i gruppi di tavole separate, relativi a determinati Stati o gruppi di Stati.

Vederne le condizioni di vendita e l'elenco alla pag. 96 del fascicolo di Febbraio a. c.



VEDUTA AEREA DELLA CITTÀ, COL CASTELLO STRAPICCANTE SUL MARE E LA MOSCHEA DI CARAMANLI

L'Aviazione e il Turismo in Libia

Lo scorso ottobre, un susseguirsi di occasioni fortunate mi ha permesso di recarmi in volo, su di un Caproni « Caproni » da Milano in Tunisia, Tripolitania e Cirenaica effettuando un interessante vagabondaggio aereo su questi paesi. Ed ancora una volta mi è stata offerta la dimostrazione che il mezzo aereo è quello che in modo maggiore consente di farsi un'idea esatta di una data regione. Scompaiono sovente, è vero, i particolari, ma al contrario affiorano d'un balzo le linee principali di tutto un sistema geografico della zona sorvolata, permettendo così di intuirne prima e dedurne poi la struttura generale nel suo insieme.

Le considerazioni che uno può farsi nel leggere una comune carta di una data località vengono confermate e spiegate, durante il volo, dall'osservazione diretta, derivante dal vedere la piana ed i monti sottostanti da quella che può chiamarsi una vetta mobile e mobile, poiché tale infatti risulta in volo l'aeroplano.

Quando l'occhio spazia su orizzonti

sconosciuti al comune viandante terrestre; a questi sarà forse dato di gustare maggiormente le minuzie di un particolare, ma non sarà mai concesso quel senso di dominio visivo che costituisce uno dei doni maggiori fatti dal velivolo all'uomo.

In Libia, poi, al vantaggio del mezzo aereo su quello terrestre nella parte puramente spettacolare, si aggiunge l'enorme scarto che si verifica nell'indipendenza di movimento tra i due mezzi. Lunghe, faticose, estenuanti giornate di carovaniera si riducono ad alcune ore di volo, in condizioni di comodità difficilmente conciliabili coi sistemi di comunicazioni terrestri su tale terreno.

Può esistere un turismo aereo in Libia?

In seguito a simili naturalissime considerazioni, vien subito fatto di chiedersi se, di conseguenza, possa aver vita un turismo aereo in Libia.

Personalmente, credo che sì: nei dovuti modi e colla dovuta calma nel procedere alle successive realizzazioni.



TRIPOLI - IL « GRAND HÔTEL » DI FRONTE AL LUNGOMARE VOLPI.

In primo luogo, che cosa possono offrire Tripolitania e Cirenaica al turista?

Parecchio di più di quanto comunemente non si creda.

Un tuffo nell'antichità classica per i cultori della storia del passato, interessante tutto il mondo civile e particolarmente cara a noi latini: Sabratha, Leptis Magna, Cirene, Apollonia, Tolméta, Tocrà, per tralasciare altre località minori ove l'archeologo trova pure interessante materia d'orgoglio e di studio.

All'appassionato di scienze agrarie vien concesso largo campo d'osservazione e di considerazione, colla possibilità di visita alle fiorenti concessioni agricole stendentisi lungo la zona costiera da Tripoli a Misurata, e sul Garian, e sulla montagna verde da Soluch a Barce e Derna, oltre ai vittoriosi tentativi dei nostri agricoltori in terre più interne e difficili.

Gli amanti del color locale trovano di che sbizzarrirsi a loro piena volontà: Giarabub, Giado, Cufra, Sebha, Tigrina, Gadames, ecc., costituiscono altrettanti punti di riferimento per il turista, che chiameremo di categoria normale; a quello poi pervaso da maggiori istinti d'esploratore — ombra del grande

Tartarin lasciata in rispettosa pace — si possono concedere punte anche sino ai pozzi di el Auenàt, ai monti formidabili del Tibesti per arrivare sino alla estrema zona di Tummo (pozzi di el Var) o al nodo carovaniere di Gat.

Il geologo dilettante trova formazioni variatissime a sua disposizione, a cominciare dal massiccio vulcanico del Gebèl-es-Soda (Montagna Nera), già conosciuto da Plinio, che lo chiamò « Mons Ater », stendentesi a sud-ovest di Socna; agli Harugi non lungi da Zella; alle Hammade, per non dire anche delle alture marmariche.

Gli incroci ed il frammischiamento delle varie razze suggeriscono poi interessanti considerazioni: arabi nomadi e non; berberi, arabo-berberi, cologhlì o discendenti di militari turchi e donne locali, negri puri e d'incrocio, israeliti, cretesi, di tutto un po' colle varie suddivisioni non indifferenti in sottogruppi.

Per gli amanti della caccia grossa, in Libia mancano invero i leoni, ma a conforto dei cultori dell'arte venatoria v'è abbondanza di gazzelle, volpi, lepri, gatti selvatici, pernici, allodole, ecc. oltre a dei bei lucerto-



TRIPOLI - LA MOSCHEA DEI KARAMANLI, IN MEZZO ALL'ABITATO

ioni velocissimi, che mi sono piaciuti assai.

Come si vede, ve n'è per tutti i gusti, ed al turista non mancherebbero motivi di attrazione da aggiungersi a quelli normali del girare per le vie moderne di Tripoli e di Bengasi, ammirando costruzioni di ottimo stile coloniale o panorami marini seguendo incantevoli passeggiate.

Ma qual'è una delle più assillanti necessità dell'epoca moderna? Quella di far presto. Ed allora il mezzo aereo si fa avanti.

Il fortunato mortale che dispone di un robusto portafoglio può anche non curarsi gran che del durare di un viaggio: anzi, poichè la maggior parte dei suoi giorni viene dedicata allo svago, il procedere pian piano costituisce un'occupazione. Ma dal lato economico, la categoria di turisti che più conta è quella formata dalle persone di un certo ceto che, per agiate condizioni finanziarie e per sano desiderio di apprendere, amano passare alcuni periodi di riposo lontani dalle consuete cure, viaggiando in terre da loro non ancora viste e che presentino un certo interesse.

Ma, poi, solitamente si pretende assai meno, anche perchè non si desidera sortire da una determinata cifra di spese.

Ora, mentre in paesi europei l'esistenza di grandi e lussuosi alberghi, muniti di tutte le più minute comodità, è utile anche in località che a prima vista non ne sembrerebbero meritevoli, in terre come la Libia ciò non risulta affatto indispensabile, eccezion fatta per quei tre o quattro grossi centri già sin d'ora sulla via di un sicuro avvenire.

Nelle altre località basta disporre di alberghi decenti; anzi è bene non sciupare il color locale con costruzioni all'europea che, adatte al 50° parallelo, non lo sono più al 25°. Altrimenti si cade in quelle ibride miscele al livello delle quali, ad esempio, è stata oggi ridotta dai Francesi la famosa Tombuctù.

Senza per altro dimenticare che il fattore finanziario non potrà mai permettere sontuosità in zone ove è solo richiesta l'utilità.

Una delle direttive oggi comuni ai due Governatorati di Tripoli e di Bengasi — questo in dipendenza di quello — si è appunto quella di dotare di un piccolo albergo tutte le località appena passabili o, quantomeno, di provvedere un decente pernottamento per chi è di passaggio.

Sinora il turista, specialmente se provve-



L'ORTO FRUTTETO DELLA COLONIA PENALE DI COEFIA, A 12 KM. DA BENGASI.

duto di qualche commendatizia del Governatorato, ha potuto sempre disporre dell'appoggio della mensa di presidio e dell'alloggio fornito dalle autorità militari residenti nei luoghi attraversati. Cosa bellissima questa, e che conferisce ad un viaggio verso l'interno un colore tutto locale ed un po' avventuro-

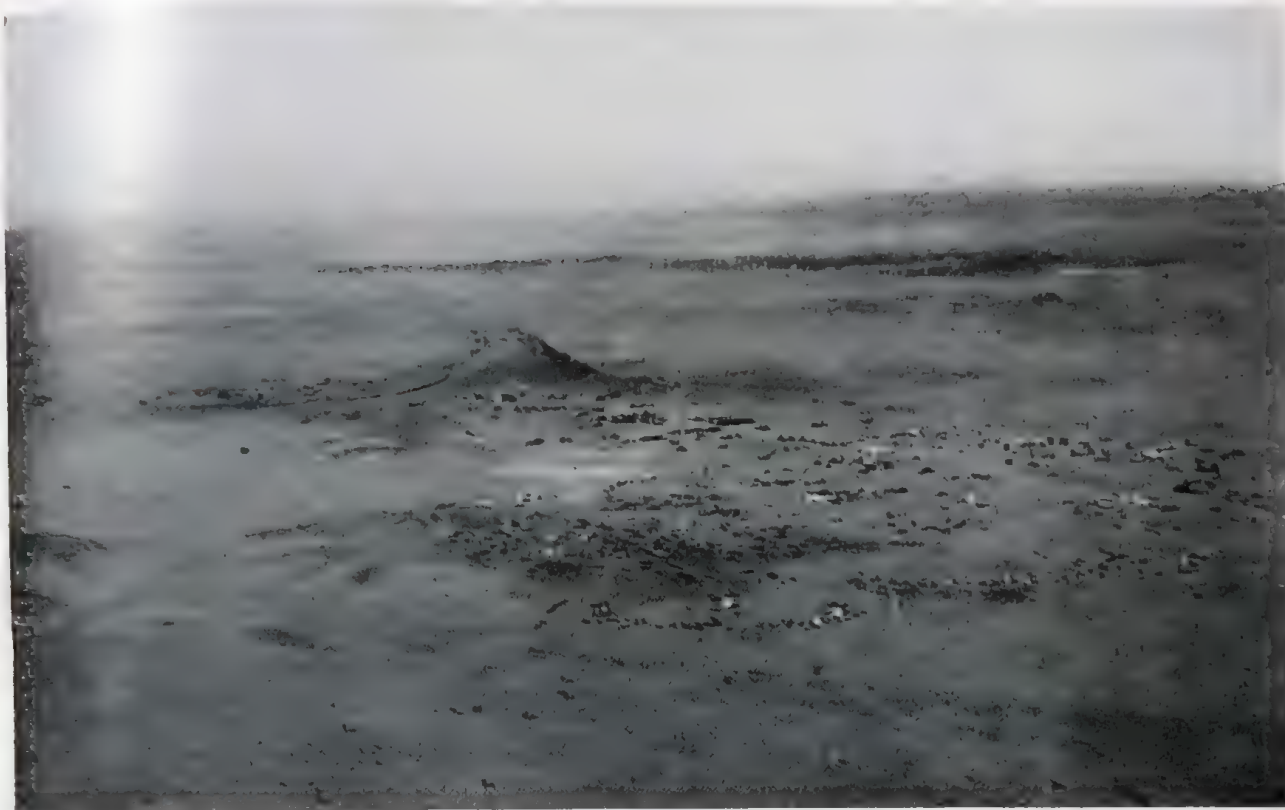
so, anche quando di pericolo non ne esiste alcuno, come è ormai oggidi.

Riassumendo in breve, gli ostacoli maggiori che si frappongono in Libia all'estendersi di un turismo, nel vero senso della parola, risultano costituiti dalle noie prodotte dal clima e dalle distanze da percorrersi, sia lungo la costa, sia verso le zone interne tendenti alle terre dei Tebbù ed al Lago Tchad, ormai famoso nelle varie discussioni italo-francesi.

Il clima è quello che è: non si può certo consigliare un viaggio di piacere a Murzuch ed a Cufra nei mesi estivi; ma, al contrario, nel periodo da ottobre a marzo la stagione si presenta come la più favorevole e adatta. Tutto dipende dal seguire quelle norme e precauzioni igieniche che



SAN APINA - UN PARTICOLARE DELL'ANFITEATRO ROMANO.



IN VOLO NELLA ZONA DI SEBHA ((TRIPOLITANIA): UN'INTERESSANTE VEDUTA SULL'OASI E SULLA CITTADINA.

si rivelano solitamente utili a chi, abituato ad un clima freddo o temperato, passi d'un tratto ad un clima caldo e torrido.

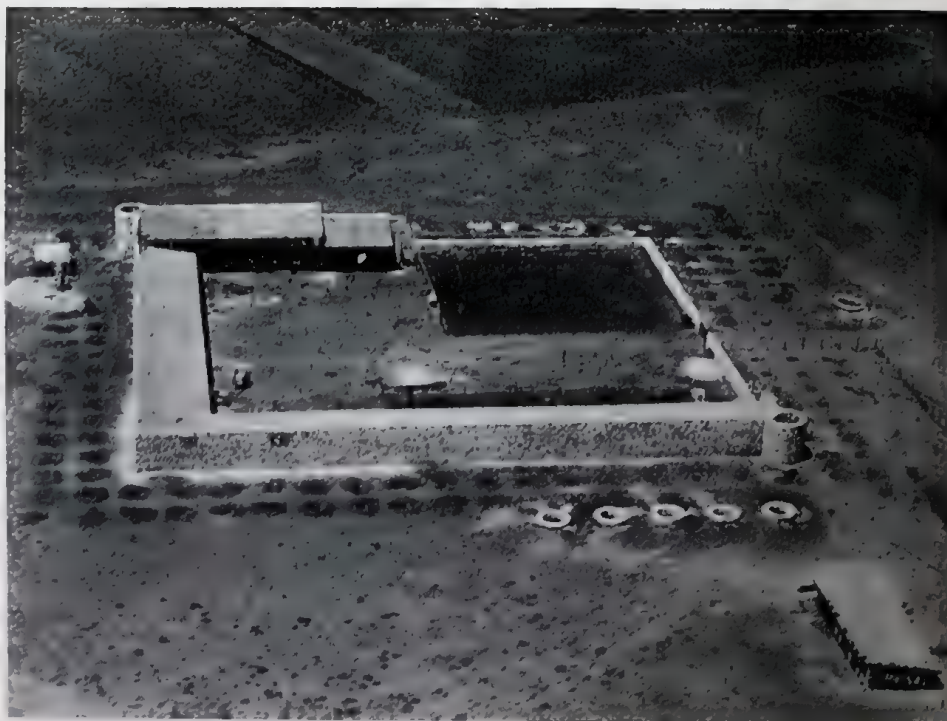
Distanze e mezzo aereo.

Più dure da superare risultano le distanze.

Mentre lungo le zone costiere ed in qualche tratto si registrano ottime strade asfaltate — la cui estensione è d'altronde in continuo aumento (1) — per il resto bisogna usufruire di strade sistemate in terra o di piste.

Mezzo di trasporto: alcuni brevi tratti ferroviari, come ad es. quelli Tripoli-Zuara e Tripoli-Gasr Garian e gli altri Bengasi-So-

luch e Bengasi-Barce. All'infuori di questi, ed eccezion fatta per qualche autocorriera e per il dromedario — quest'ultimo per nulla consigliabile all'europeo — non rimane che l'automobile, o di proprietà personale o noleggiata sul posto volta per volta. Per parecchi percorsi si può ottenere inoltre l'autorizza-



LA FATTORIA CATILINI NEL TERRITORIO DI BENGASI (CIRENAICA)

(1) R. - A questo proposito pubblicheremo presto un fascicolo, del più profondo conoscitore della



UN TIPICO PAESAGGIO MONTUOSO DEL GARIAN.

(fot. G. La Commare, Tripoli)

zione a servirsi dei veicoli militari in servizio di rifornimento ai vari presidi staccati.

Senonchè non tutti i turisti possono sentirsi atti a sopportare certi strapazzi, ed allora per essi si viene imponendo una limitazione di itinerari.

Ciò si risolve in un danno, poichè chi si re-

ca in Libia non mi sembra opportuno si limiti a dare un'occhiata rapida a Tripoli o a Bengasi soltanto; non conviene a nessuno correre coi paraocchi mentre è assai utile, al contrario, un intelligente vagabondare osservando tutto; l'antico ed il moderno, l'importato e il locale. Specie gli stranieri sarà bene

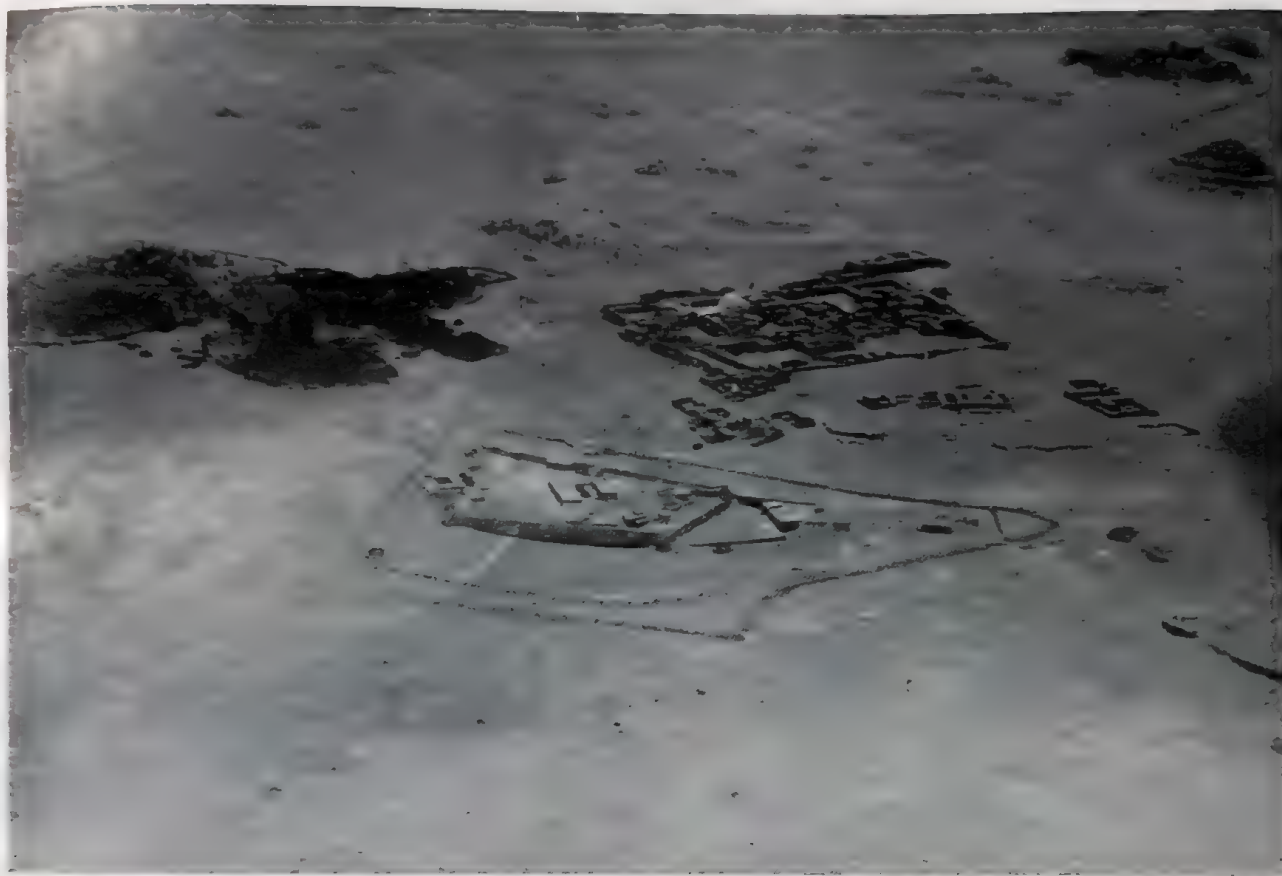
apprendano ciò che gli italiani hanno saputo oggi organizzare, non fosse altro che per non venir noi ritenuti figli degeneri degli antichi dominatori Romani.

Una visita abbastanza completa della Libia, coi mezzi comuni posti a disposizione del turista, si rivelerebbe quindi piuttosto complessa, difficile, tanto sotto l'aspetto del costo quanto sotto quello del tempo.

Soltanto l'aeroplano può agevolmente sanare queste lacune.



TABACCO NEL GARIAN.



GIARABUB - L'ABITATO A DESTRA ED A SINISTRA: LA RIDOTTA RECINTA DA RETICOLATO.

Possibilità di crociere aeree.

Per un periodo di disponibilità di dieci giorni, le agenzie di viaggi calcolano che il turista arrivato durante il primo giorno a Siracusa e ripartitone in piroscalo la sera stessa, giunga il terzo giorno a Tripoli, riesca a dare un'occhiata alla città ed all'oasi vicina, si spinga sino a Sabratha e fors'anco a Zuara, visiti Homs e Leptis Magna, Misurata e Tarhuna, facendo una punta sino a Gasr Garian, per essere poi il mattino del decimo giorno di nuovo a Siracusa.

Programma abbastanza soddisfacente, ma ristretto in estensione se si consideri una carta geografica della Libia: senza contare poi che sovente si va a cadere in quelle famose giornate nelle quali la ristrettezza del tempo è a tutto detrimento della profondità dell'osservazione del conseguente reale accrescimento della vera cultura generale dell'indiviso.

Al contrario col mezzo aereo non si potrebbe fare un qualcosa di più completo? Non si potrebbero studiare degli itinerari affascinanti, capaci insomma di creare attrattive nuove a chi, possedendo una certa som-

ma da spendere in viaggi, non sa con precisione ove volgere il passo?

Credo che sì; un magnifico itinerario libico, da compiersi con mezzo aereo potrebbe essere ad esempio il seguente:

1° giorno:	Tripoli - Mizda - Gadàmes	km. 530
2° »	Gadàmes - Hon (Oasi el Giofra)	» 650
3° »	Hon-Oasi di Sebha-Murzuch	» 400
4° »	Murzuch - Bezma (Oasi Cufra)	» 820
5° »	Dedicato al giro nelle vicinanze, el Giof, ecc.	» 300
6° »	Bzema-Giarabub	» 580
7° »	Giarabub - Derna	» 400
8° »	Derna-Cirene-Bengasi	» 250
9° »	Bengasi - Homs (Leptis Magna)	» 845
10° »	Homs-Tripoli	» 105

In totale, poco meno di cinquemila chilometri; i tratti da Tobruch a Derna e Bengasi e da questa graziosa cittadina a Tripoli risultano già regolarmente gestiti dalla « Nord Africa Aviazione S. A. » che conta ormai più di un anno di traffico felice.

Rimarrebbero esclusi i giorni per recarsi dall'Italia a Tripoli e ripartirne; ma dispo-



MURZUCH - SCORTA SAHARIANA.

nendo di un paio di settimane si avrebbe modo di percorrere in volo ed a tappe comode tutta la parte più interessante della Libia.

D'altra parte, ove occorra, detto percorso può venire ridotto, dimezzandolo ad esempio e risalendo da Hon a Sirte, Lebda, Tripoli secondo un primo itinerario e destinando il trat-

to cirenaico ad un secondo.

Nessun impedimento dovrebbe poi esistere alla realizzazione di maggiori percorsi. Perché non portare gli amatori di cose coloniali o di aviazione anche nell'estremo sud? Tutto sta a stabilire accordi di volta in volta.

Tripoli sarebbe da erigersi a base dei voli

per i turisti provenienti dall'Italia, Francia, Tunisia e Paesi ad occidente, mentre che per il flusso dei viaggiatori in arrivo dall'Egitto e dal Mediterraneo Orientale, Bengasi funzionerebbe benissimo da centro raccoglitore e di smistamento.

A complemento del mezzo aereo non risulterebbe poi inopportuno impiegare l'automobile; vetture attrezzate per le strade sabbiose permetterebbero ai turisti,



CAPANNE D'INDIGENI DELL'INTERNO (FEZZAN).



UNA FANTASIA ARABA A MURZUK.

mediante onesta spesa, di dare un'occhiata anche ai dintorni delle località ove l'aeroplano abbia fissato i suoi scali.

La « Nord Africa Aviazione » più sopra citata, ha già compiuto, nello scorso anno, una opera veramente meravigliosa ed encomiabile, mantenendo le comunicazioni aeree tra Tripoli-Bengasi e Tobruch al massimo di regolarità.

Dalle statistiche rese note di recente, risulta, infatti, che nel primo anno di esercizio di dette avioline, il bilancio è stato assai confortante: su 280 viaggi previsti, 271 vennero effettuati regolarmente, mentre 10 vennero interrotti per la mancanza di carburante. Inoltre, la Bengasi-Tripoli e viceversa, vennero effettuati 111 viaggi, mentre 103 vennero interrotti per la mancanza di carburante. Infine, la Tobruch-Tripoli, vennero effettuati 99 viaggi, mentre 103 vennero interrotti per la mancanza di carburante.

to temporaneo di campi d'atterraggio in seguito a piogge violentissime. Sulla Bengasi-Tobruch tutti i 46 viaggi previsti hanno avuto invece luogo.

In complesso vennero trasportati 2809 passeggeri e 10.139 chilogrammi di posta.

Personalmente ho percorso tale rotta e pos-



ATTENDAMENTI DI NOMADI.



IN VOLO SU UNA ZONA DUNOSA DEL DESERTO.

so assicurare che Direzione e personale della Società hanno dato tutto l'umanamente possibile. Uomini di poche parole: tenaci nel loro faticoso diuturno andare per i cieli sovente battuti dal vento della « ghibla », incuranti delle migliaia di chilometri che i bei trimotori divorano con regolare sicurezza.

Tripoli poi si trova collegata trisettimanalmente per via aerea col continente grazie alla linea Ostia-Malta Tripoli esercita dalla S. A. N. A. con idrovolanti.

A ciò bisogna inoltre aggiungere tutti gli allacciamenti con navi. La Società di Navigazione « Tirrenia » gestisce le seguenti linee:



(Con la gentile autorizz. di S. A. R. Amedeo di Savoia-Aosta)
FEZZAN TUILA - LE TOMBE DEI RE NEGRI.

linea 41, quattordicimale: Napoli-Messina-Catania-Siracusa-Malta-Tripoli;

linea 45, settimanale: Tunisi - Malta - Tripoli;

linea 46, quattordicimale: Tunisi - Sfax - Gerba-Tripoli;

linea 47, quattordicimale: Tripoli-Homs-Zliten-Misurata-Sirte - Bengasi - Tolmetta-Apollonia-Derna-Tobruch;

linea 48, quattordicimale: Napoli-Palermo-Tripoli;

linea 70, quattordicimale: Genova-Livorno-Palermo-Tunisi-Tripoli-Bengasi-Derna-Alessandria.



(Con la gentile autorizzazione di S. A. R.)

L'AVIAZIONE E IL TURISMO IN LIBIA DI SAVOIA AOSTA PRESSO ALLA MONTAGNA DEL DIAVOLO (GEBEL GENIN).

Da ultimo l'armatore Tripovich esercisce la linea mensile Trieste-Venezia-Fiume-Malta-Tripoli-Bengasi.

Ci si trova quindi dinanzi ad un complesso di servizi per nulla trascurabile e suscettibile di miglioramento ulteriore il giorno che la linea aerea da Tripoli riuscirà a spingersi sino a Tunisi, e, da Tobruch, ad allacciarsi con Alessandria d'Egitto. Nè questo dovrebbe poi essere tanto lontano.

Appoggiata in un primo tempo dallo stesso Governo Italiano, la « Nord Africa Aviation » potrebbe assumersi anche quello che chiameremo il ramo servizi turistici per l'interno.

Si potrebbero due o tre itinerari-base, si fisserebbe il prezzo « à forfait » con partenza da Roma, a seconda che converrà ritornare al punto primitivo.

Si potrebbe anche Derna — ove esistono altre città — e dove quindi il passeggero ha la facoltà di scegliere a suo bene. La quota fissa per pernottare dovrebbe venire fissata nelle

altre località di scalo, in modo che il turista all'atto della partenza possa sapere già quanto gli verrà a costare il suo viaggio. Il bilancio delle cosiddette spese voluttuarie dipenderà poi dal viaggiatore stesso.... e dall'influenza delle attrattive locali.

Apparecchi da usare?

Credo che i trimotori Caproni « Ca 101 » capaci di 8 posti — anche aumentabili — in cabina e già da tempo collaudati da un felice uso in Libia, possano servire ottimamente allo scopo.

Dato inizio ad una organizzazione simile, dovrà fiorire per forza tutto quel piccolo commercio che gravita attorno al turista in visita a luoghi esotici: sarà tanto di guadagnato per la Colonia e per quei nostri connazionali che avranno avuto fede nell'avvenire dei territori dell'interno.

Automaticamente verrebbe ad avvantaggiarsene anche il servizio postale che, d'altra parte, da qualche mese in Tripolitania si serve già degli apparecchi dell'Aviazione militare con partenze che per ora avvengono da Tripoli ogni lunedì per Bu-Ngem ed Hon,



UNA BELLA VEDUTA AEREA DI DERNA, COLL'UADI E LA FIORENTISSIMA ZONA BOSCOVA.

con ritorno per Sciuref, Gheriat, Mizda. Da Hon il servizio si dirama per Brak, Sebha e Murzuk, da dove ogni due settimane si prolunga per Ghat. Ogni mercoledì avviene la partenza da Sirte per Hon, con ritorno passante per Bu-Ngem, ed ogni lunedì si ha la partenza da Tripoli per Gadàmes, seguendo il percorso Nalut, Sinauen, Derg.

Quando i turisti, rientrando in Italia, si esalteranno nel racconto della loro visita alle maestose antichità che si vanno disseppellendo ogni giorno in Tripolitania e Cirenaica, o nella narrazione delle emozioni suscitate dai voli su terre che, pur note, sempre qualcosa di nuovo sanno rivelare, automaticamente verranno fatti proseliti. E con costante regolare progressione si andrà ingrossando il flusso di coloro che si sentiranno attratti verso l'interno: alla meravigliosa Oasi di Gadàmes ove si riunisce una strana comunità di genti, vicine e pur parecchio diverse; a Sebha dall'imponente castello che pare uscito dalle fantasie di una novella orientale e nelle cui vicinanze, verso Ubari, si hanno impressionanti successioni di tombe romane; alle impervie pendici dei monti del Tibesti, uno stu-

dio metodico dei quali potrebbe forse originare qualche sorpresa; alla placida Cuira, e poi, più a nord, verso le alture coltivate della Cirenaica, verso la verde Derna ricca di acque.

Che v'è di più bello nella vita che poter andare per terre e paesi, osservando cose e popolazioni nuove, elevando sempre più il livello della propria cultura e non fermandosi alle conoscenze ormai standardizzate, nelle menti comuni, dall'abitudine al cinematografo e ad una letteratura di maniera?

I popoli giovani hanno necessità di moto: il nostro è tale ed è bene sia spinto a conoscere, *de visu*, ciò che risulta più vicino a noi perchè nostro. Dopo potrà risultare utile anche l'osservazione di quanto esiste in casa d'altri.

Ecco perchè credo fermamente che in Libia debba aver vita fervida un turismo inteso nel vasto senso della parola, e più precisamente un turismo aereo in quanto più consono al bisogno di rapidità dei nostri giorni, alla concezione della vita moderna ed alle condizioni geografiche locali.

FRANCESCO LOCATI.



(fot. prof. A. Iviani, Trieste)

L'INIZIO DEL SENTIERO N. COZZI, NELLA GROTTA MICHELANGELO

GRANDI LAVORI NELLE GROTTHE DI S. CANZIANO

La "Strada del Littorio",

LE grotte del Timavo di San Canziano ebbero più volte il posto d'onore nella rivista « Le Vie d'Italia ».

Ne era innamorato Luigi Vittorio Bertarelli, che aveva iniziato una serie di importanti e ardite esplorazioni e aveva tradotto il suo entusiasmo per questo meraviglioso mondo sotterraneo in una serie di memorie illustrative che sono nel ricordo di tutti i fedeli del Touring Club Italiano.

La passione degli abissi e delle cavità carsiche, che trascinato Luigi Vittorio Bertarelli aveva voluto aggiungere alla perenne conoscenza del nostro Paese quella delle grotte sotterranee del Carso, consacrò il suo lavoro e dalla gloria.

Ogni occasione, nel momento in cui le grotte del Timavo stanno per presentarsi agli italiani e agli stranieri in una veste più

bella, completa di comodi accessi, con apertura di nuove caverne finora non agevolmente percorribili, è un omaggio doveroso alla memoria di Luigi Vittorio Bertarelli, che ebbe sempre la certezza del loro fortunato avvenire turistico.

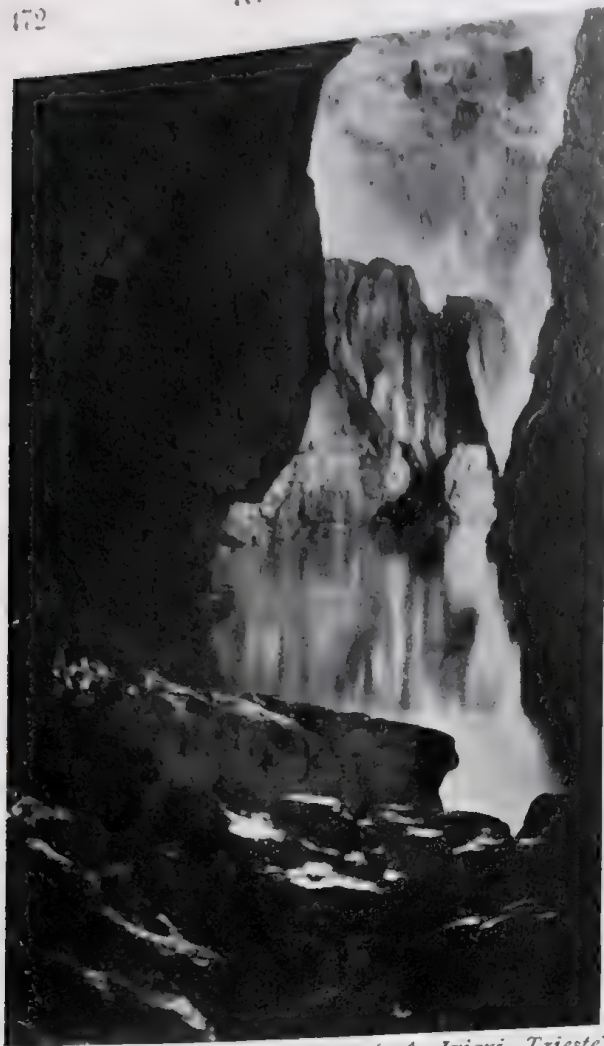
★★

Un breve cenno di storia non sarà superfluo nè giungerà discaro al lettore.

Le Grotte del Timavo di San Canziano, prima della guerra erano di proprietà della cosiddetta « Sezione del Litorale » dell'*Alpenverein* tedesco austriaco.

Questa Società, antagonista della Società Alpina delle Giulie nel campo nazionale, aveva iniziato e portato a compimento un programma per la valorizzazione delle Grotte.

La Società tedesca godeva il favore del Governo austriaco ed era fornita di mezzi



(fot. prof. A. Iviani, Trieste)

IL LAGO SOTTERRANEO NELLA GROTTA MICHELANGELO.

per buona parte derivanti da sovvenzioni statali.

Era stata sistemata una strada di accesso nella Grande Voragine, si erano costruiti alcuni sentieri interni, così da offrire al turista un quadro interessante delle caverne centrali.

Gli italiani, eccezion fatta di pochi appassionati, avevano disertato le grotte di San Canziano e quindi non le conoscevano.

A redenzione avvenuta, il possesso delle caverne carsiche avrebbe dovuto legittimamente passare dalle mani della Società alpinistica straniera all'Alpina delle Giulie.

Questo passaggio di proprietà non fu però così facile come a prima vista poteva sembrare. È del febbraio 1922 l'opuscolo compilato dal presidente della « Società Alpina delle Giulie » (Sezione di Trieste del Club Alpino Italiano), avv. Carlo Chersi « Liberiamo le nostre terre », con cui si getta l'allarme su eccessive tolleranze verso stranieri nella zona di confine. È del 17 ottobre 1922 un pubblico invito a tutti gli italiani a disertare le grotte di San Canziano, finchè non venga risol-

to. Il problema è giuridicamente la questione delle grotte per parte del Governo; è del 17 ottobre l'occupazione vera e propria delle grotte per parte di nuclei di speleologi dell'Alpina delle Giulie, occupazione che iniziava la nuova vita italiana di questo importante complesso di caverne carsiche del Carso.

La grotta fu in possesso per parte dell'« Alpina delle Giulie » delle Grotte del Timavo, nel mese e nell'anno della Marcia su Roma, nel dì del suo auspicio.

Si è detto che Luigi Vittorio Bertarelli aveva fatto suo lo studio del problema della valorizzazione delle Grotte del Timavo. La effettuazione di un piano di lavori atti ad accrescere l'importanza turistica delle grotte si sarebbe certamente svolta molto prima di oggi sotto la sua guida, se la morte non lo avesse rapito.

Nel 1924 il generale Italo Gariboldi, amico fervente dell'« Alpina delle Giulie » e di ogni sua opera concreta, interessava l'Istituto Geografico Militare per una livellazione esatta e per il ricavo della poligonale trigonometrica interna delle Caverne.

Riportati all'esterno i punti dell'estremità della Grotta del Silenzio, (il Gariboldi l'aveva così battezzata), veniva abbozzato per parte dell'Alpina delle Giulie un programma di lavori che, col favore del T. C. I. usciva alle stampe in un opuscolo nel 1928.

Erano sin da allora, a seguito dei rilievi topografici fatti dall'Istituto Geografico Militare, fissati alcuni capisaldi di detto programma: evitare la discesa e la risalita della Grande Voragine, faticosa quest'ultima per i turisti meno allenati; eliminare i ritorni su strade o sentieri (esterni o interni) già percorsi; aprire alla percorribilità e quindi all'ammirazione la « Grotta Michelangelo » e la « Grotta del Silenzio », che erano fuori del percorso consueto perchè collegate irrazionalmente ai sentieri della Grande Voragine e all'interno con le grotte attraversate dalla normale strada.

★★

Questo programma-base si differenziava notevolmente da quanto era stato fatto o si era in procinto di fare per parte dei possessori di ante-guerra, e aveva l'impronta delle opere che gli italiani sanno progettare e com-



(fot. prof. A. Iviani, Trieste)

VALLETTA DALLA ALDETTA IOLANDA. - IN BASSO SI APRE IL GRANDE PORTALE DELLA GROTTA MICHE-
LE VECCHIO SENTIERO DI ACCESSO ALLE GROTTA; IN ALTO, SUL DIAFRAMMA ROCCIOSO, IL VILLAG-
GIO DI SAN CANZIANO



(fot. S. Culot)

IL SENTIERO PELLARINI NELLA VORAGINE PICCOLA.

piere con razionalità non disgiunta da audacia.

Aggiungasi che, oltre alla strada che rispondesse ai criteri qui detti, il programma contemplava e contempla l'illuminazione a luce elettrica delle caverne, la costruzione di un edificio ad uso ufficio e per il pubblico e l'eventuale messa in opera di un ascensore nella Grande Voragine.

Il programma di tutte queste opere si traduceva nella necessità di trovare una somma di 750.000 lire.

Rimandata la costruzione dell'edificio, quella dell'ascensore e — per breve tempo — quella dell'illuminazione elettrica, l'« Alpina delle Giulie » rifletté all'esecuzione degli altri lavori; il 28 ottobre 1931 veniva inaugurato il ponte di ferro Luigi Vittorio Bertarelli, di m. 12 di luce, che collega la Grotta Michelangelo con la Piccola Voragine. Era questo l'inizio dell'attuazione del programma prediletto. Il 17 aprile 1932 S. A. R. il Duca d'Aosta visitava le Grotte del Timavo, interessandosi vivamente alle opere eseguite e a

quello in progetto; l'8 maggio 1932 S. E. Angelo Manaresi, presidente del Club Alpino Italiano, fece una visita alle grotte, gettava, in compagnia degli esponenti del Touring Club Italiano, dell'Enit e degli Enti locali, le basi per la costituzione di un comitato per la valorizzazione delle Grotte del Timavo. L'inizio della sottoscrizione dei contributi diede il Touring, cui seguirono con un unanime accordo gli altri enti.

Il 25 luglio 1932 Angelo Manaresi presiedeva nella sala maggiore del Comune di Trieste un'importante riunione, cui dava solennità, oltrechè l'intervento dell'amato capo degli alpinisti italiani, anche la partecipazione di tutte le autorità della Provincia.

Il Podestà di Trieste, sen. Pitacco, salutando S. E. Manaresi, esprimeva il più vivo augurio per l'iniziativa e dava prova del favore del Comune di Trieste per la stessa, cedendo un terreno nella dolina ove sbocca la nuova galleria di uscita e con lo stanziare un importo per i lavori.

S. E. Angelo Manaresi, constatava che « valorizzare le bellezze di Trieste e del Car-



(fot. prof. A. Iviani, Trieste)

LA CASCATA NEL LAGO VIRGILIO DELLA GRANDE VORAGINE.



(fot. prof. A. Iviani, Trieste)

UN ASPETTO DELLA GROTTA DEL SILENZIO NELLE GROTTES DI SAN CANZIANO

so è, per molti riguardi, un atto di riconoscimento dell'importanza che l'avvenire riserva alla città redenta, testa di ponte per il grande traffico, ma soprattutto centro di diffusione della civiltà italiana verso la Media Europa ». Per queste ragioni egli si diceva lieto di presiedere la seduta costitutiva del « Comitato per la valorizzazione delle Grotte del Timavo », il fiume virgiliano, che nel suo corso sotterraneo presenta orride bellezze degne di ispirare la mente ai grandi creatori d'opere d'arte. Il problema delle grotte è uno dei più vitali per Trieste e per la sua Provincia e la soluzione di esso è legata allo sviluppo turistico, al movimento dei forestieri non solo, ma al progresso della scienza. Valorizzare queste grotte diventa un dovere patriottico. Il possesso di esse ci fu conteso e le società estere conoscono le lotte sostenute dall'Italia Fascista per questa ambiziosa conquista. Ci sono oggi divenute sacre per la memoria di un grande esploratore nostro, il dott. Vittorio Bertarelli.

Il dott. Manaresi rilevava infine l'importanza della zona delle Giulie, che fin dai primi anni della sua metodica azione a valorizzazione del territorio speleologico e turistico

delle grotte, facendo per tal modo conoscere l'importanza dei fenomeni sotterranei del Carso, i più interessanti del genere che esistono, non solo in Italia, ma in Europa ».

La riunione si concludeva con la costituzione del Comitato per la valorizzazione delle Grotte del Timavo (1).

Il Comitato, nella stessa giornata, predisponendo un piano di opere, da eseguirsi entro la primavera del 1933, per una spesa totale di circa Lire 260.000, di cui parte per opera della Provincia di Trieste nell'importo di Lire 110.000, il resto in diretta economia. Per quest'ultimo l'Esecutivo riceveva il mandato per l'attuazione delle opere.

(1) Esso è così formato: S. E. Angelo Manaresi presidente; ing. Giuseppe Cobolli Gigli, per il T.C.I. vicepresidente; per la Provincia di Trieste il Vicepresidente dott. Ettore Chersi; per il Comune di Trieste il Vicepodestà dott. Gian Giacomo Ecluzzi, sostituito poi dal dott. Ottavia Gabetti; per il Comune di Divaccia il Podestà dott. Valerio Zanier; per il Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa il Vicepresidente dott. Guido Segre; per il Commissariato del Turismo ed Enit, Leo Mezzadri; per il Club Alpino Italiano il dott. Vittorio Frisinghelli; per la Società Movimento Forestieri il dott. Giorgio Manni; per la Società Alpina delle Giulie il presidente avv. Carlo Chersi, Eugenio Boegan, il prof. Antonio Iviani e Guerrino Redivo. L'Esecutivo risultava così formato: S. E. Angelo Manaresi, ing. Cobolli Gigli, E. Boegan, prof. Iviani e G. Redivo.



(fot. prof. Monton)

IL MAESTOSO PORTALE DELLA GROTTA MICHELANGELO, COL PONTE L. V. BERTARELLI.

La nuova strada del Littorio.

Si è lavorato con ritmo fascista, e l'11 giugno 1933 S. E. Angelo Manaresi, assolvendo agli impegni presi nella riunione del 25 luglio 1932, inaugurerà l'opera nuova fondamentale delle grotte del Timavo, che è la nuova via percorribile, lunga 3818 m., di cui 490 m. di sentiero pedonale esterno prima della Grotta Michelangelo e 978 m. di strada automobilistica nella Dolina dopo l'uscita della galleria testè aperta.

Il complesso di questo percorso viene chiamato: « Strada

L'inizio di essa è dopo l'uscita della Grotta Michelangelo, San Canziano sulla rotabile ad asfalto. Un sentiero per pedoni, largo 1 m., è stato ricavato dalla Provincia di Trieste nella roccia, in parte mascherata fino alla sponda sinistra del Timavo, per un tratto di 80 metri.

Il sentiero dedicato alla memoria del volontario triestino caduto, Guido Corsi, alpinista, ha una lunghezza di circa 70 metri di dislivello. Sono ricavate con comode gradinate interrotte da ripiani con leggera pendenza. Il sentiero da ripiani si attraversa una galleria di una decina di metri di lunghezza, e tre ponti, di cui due di minor luce, il terzo a cavallo del fiume, con una luce di 12 m. Tale ponte, costruito pure dalla Provincia di Trieste, si chiama « Ponte XXIV Maggio ». Ad altri gloriosi volontari Caduti sono dedicati sentieri del percorso interno della Strada del Littorio.

Varcato il Ponte XXIV Maggio, si giunge al Belvedere della Grotta Michelangelo.

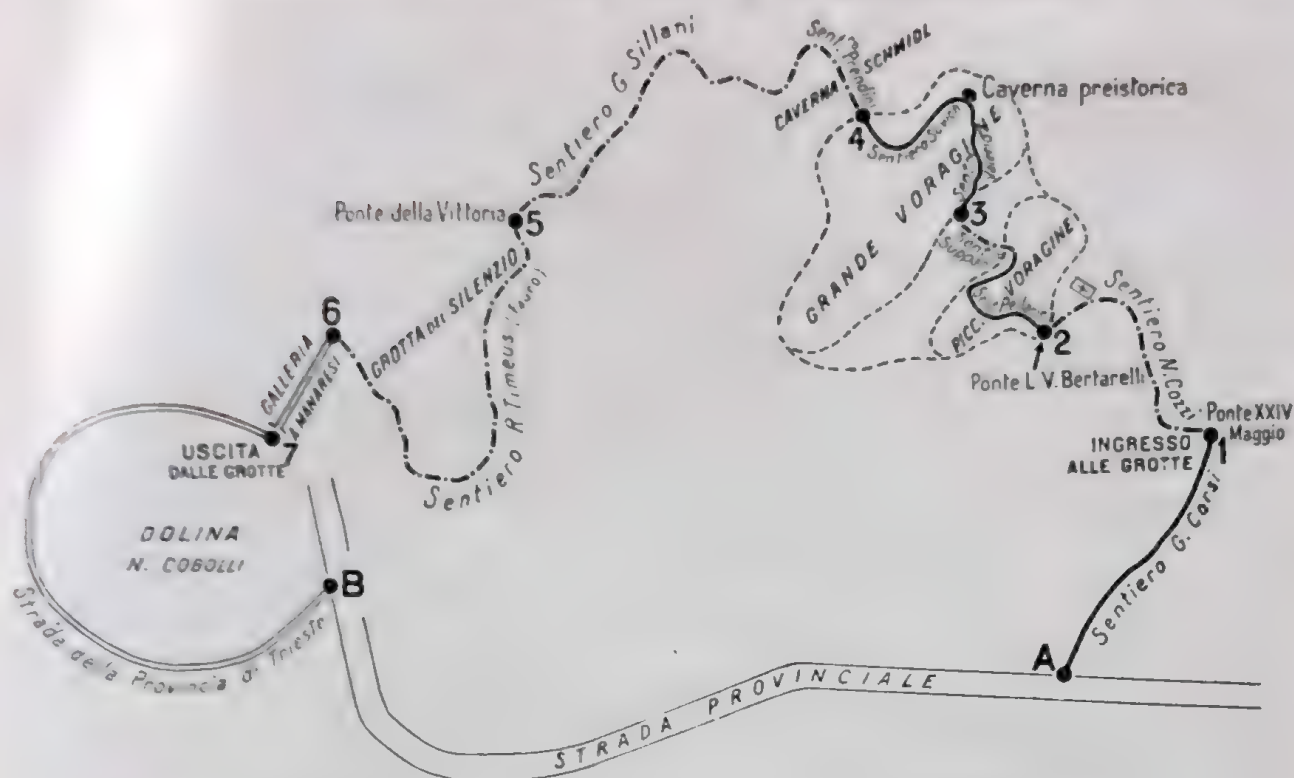
La sistemazione della viabilità della Grotta Michelangelo venne ultimata il 28 ottobre 1932. Il nuovo sentiero che si intitola a Napoleone Cozzi, è stato ricavato con strenuo lavoro di mine e di mazza nella viva roccia della parete a strapiombo, che si è rudemente difesa fino all'ultimo dall'attacco dell'uomo. Un'ardita teoria di gradini discendenti dal Belvedere lo completano.

Per la costruzione del sentiero Napoleone



(fot. prof. A. Iviani, Trieste)

IL PONTE LUIGI VITTORIO BERTARELLI, ALL'USCITA DALLA GROTTA MICHELANGELO.



PIANTA DELLA «STRADA DEL LITTORIO» NELLE GROTTHE DI SAN CANZIANO.

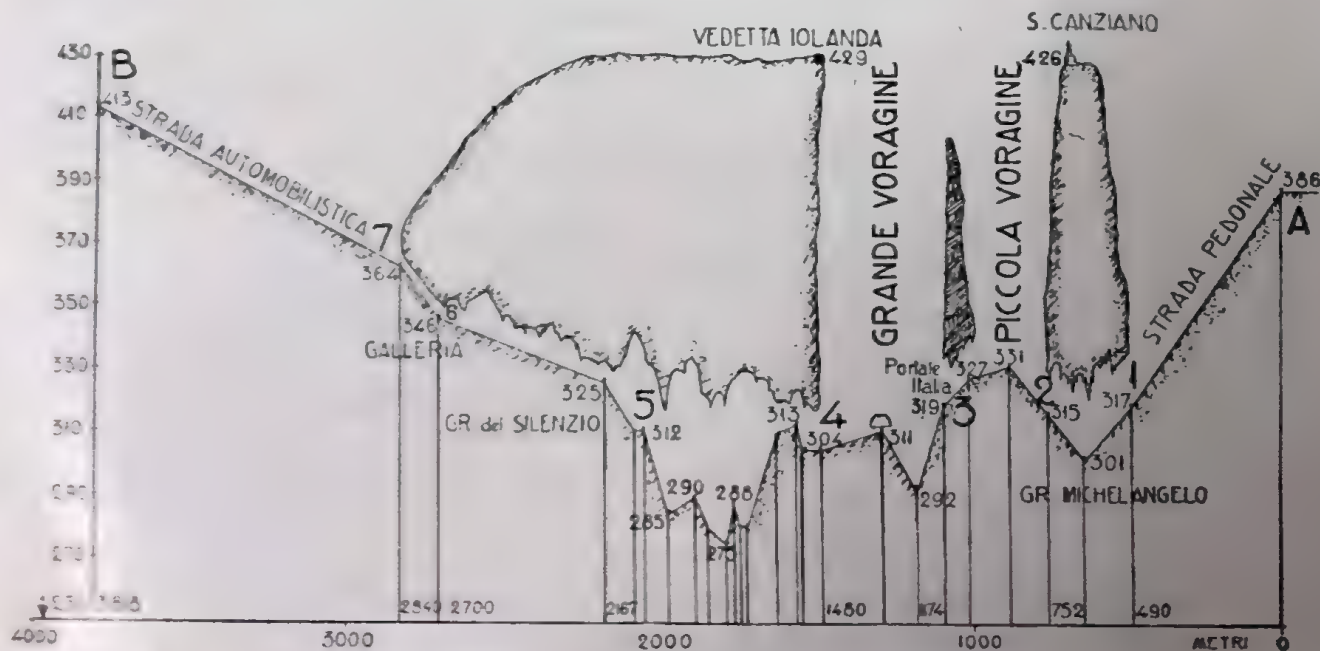
Cozzi, lungo 362 m. furono necessarie 2600 giornate lavorative, 600 quintali di cemento, dieci tonnellate di ferro e 250 kg. di dinamite; le mine fatte brillare furono oltre 3000.

La Grotta Michelangelo, che rappresenta del nuovo percorso l'anticamera delle grotte del Timavo e che per il gioco di luci e ombre, per la vastità delle sue volte e per la bellezza del corso del Timavo allargantesi in un tranquillo laghetto sotterraneo è vera-

mente di una bellezza suggestiva, ha uno sviluppo longitudinale di oltre 300 metri.

Allo sbocco trovasi il ponte Luigi Vittorio Bertarelli, che congiunge la Caverna Michelangelo alla parte orientale della Piccola Voragine.

Il visitatore ritorna così alla luce (che in verità anche nella grotta non era del tutto assente) e percorre l'intera Piccola Voragine lungo il sentiero Luigi Pellarini; da questa passa nella Grande Voragine attraverso



PROFILO DELLA «STRADA DEL LITTORIO» NELLE GROTTHE DI SAN CANZIANO.



DRAPPEGGI CALCAREI NELLA GROTTA DEL SILENZIO.

una breve cavernetta a fianco del maestoso Portale Italia.

Il sentiero, intitolato a Ferruccio Suppan, scende a raggiungere la grande cascata che si riversa nel Lago di Virgilio fino al Ponte Tommasini, donde si percorre il Forame dei Gorgi, si tocca la Vedetta Paolina e — attraverso un breve cunicolo — si ritorna alla luce nella Grande Voragine.

Il sentiero, qui chiamato Silio Valerio, raggiunge l'entrata della Caverna Preistorica, donde il visitatore per il sentiero Claudio Suvich arriva alla Caverna Schmidl colla sua ampia bocca, inizio del percorso principale sotterraneo lungo il fiume.

La strada del Littorio prosegue per il sentiero Prendini, raggiunge la caratteristica Grotta delle Fontane, meraviglia cristallina di queste grotte, e continua con il sentiero Giuseppe Sillani, cui è dedicata una lapide commemorativa. Questo sentiero, attraverso le grandi caverne delle Malebolge e Federico Müller, giunge al Canale Hanke.

Il nuovo ponte a circa 70 m. dal fiume, che oltrepassa il Timavo sotterraneo, ed è chiama-

la Vittoria», (con luce di 13 m. il visitatore nuovamente sulla sponda del fiume). Inizio della Grotta del Silenzio, dove, benché in essa non si avverte il percorso sotterraneo; il nuovo percorso è dedicato a Ruggero Timavina. La Grotta, lunga 600 metri, quasi interamente adorna di ricche formazioni calcaree imponenti, alte stalammitti si innalzano dal suolo, e le pareti e le volte sono ricche di mille stalattiti le più svariate. Alla fine della cavità vi è la caverna detta del Paradiso, ove le formazioni cristalline e i bacini d'acqua costituiscono una fra le migliori bellezze di questo mondo sotterraneo. Da qui si entra nella nuova galleria denominata Angelo Manaresi, scavata artificialmente nella roccia, lunga 140 m., e che sbocca nella Dolina della Volpe, intitolata a Nicolò Cobolli (1).

Il viaggio sotterraneo è così compiuto con impiego di non più di un'ora e mezzo, mentre prima — pur con omissione della visita delle Grotte Michelangelo e del Silenzio — erano necessarie almeno due ore e mezzo, con aggiuntavi la fatica della risalita della Grande Voragine avente un dislivello di 160 metri.

La Dolina ove sbocca la galleria ha i fianchi con dolce pendio, a forma tronco conica, con il diametro superiore di 600 m. circa, profondità di 62 metri. Lungo le sue pendici è stata costruita, per opera della Provincia di Trieste, una rotabile di 3 metri di larghezza, con alcune piazzuole di scambio per i veicoli. Tale strada, della lunghezza di un chilometro circa, si sviluppa, a guisa di spirale circolare, a mezza costa sui fianchi della ubertosa dolina. Dal piazzale di arrivo, che sta alla quota 364 m., la strada, dapprima con livelletta orizzontale, poscia con un massimo di pendenza del 7 %, raggiunge la strada provinciale a quota 414 m.

Riprendendo l'esame complessivo del profilo longitudinale della nuova « Strada del Littorio », escludendo la pedonale d'imbocco dal punto A al Ponte XXIV Maggio, e la rotabile dal punto 7 al punto B, (vedi fig. a pag. 477), i dislivelli appaiono di piccola importanza e facilmente superabili, con un sen-

(1) N. d. R. - Nicolò Cobolli, chiarissimo patriota triestino, illustratore delle Alpi Giulie, oltre che del Carso, attivissimo Capo Console del T.C.I. per Trieste, ha meritato di essere ricordato assieme a tutti gli altri valorosi che avevano dato opere e vita per la liberazione e la conoscenza delle loro terre.



LA DOLINA, DEDICATA AL NOME DI NICOLO COBOLLI, COL TRACCIATO DELLA NUOVA ROTABILE COSTRUITA DALL'AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI TRIESTE.

tiero comodo, riparato da ringhiera con passamani di ferro.

Per la statistica riportiamo i seguenti dati riassuntivi del suo percorso entro le grotte dal punto 1 al punto 7: percorso in caverna 1622 m.; percorso all'esterno nella Piccola e Grande Voragine 728 m.; quindi complessivi m. 2350.

Se si pensa che all'uscita dalla galleria nella Dolina Nicolò Cobolli, il turista ha la comodità dell'automezzo che lo porta alla rotabile provinciale, appare chiaramente l'utilità della nuova razionale sistemazione.

★★

Con la ultimazione della « Strada del Littorio », che verrà aperta al pubblico l'11 giugno 1933, il lavoro principale del Comitato per la valorizzazione, guidato da Angelo Manaresi, è ultimato.

Per la sistemazione totale delle Grotte altri lavori, che verranno compiuti successivamente. Il bilancio delle opere finora eseguite è nella nuova strada.

La suggestiva bellezza delle Grotte del Timavo non può essere illustrata in un articolo: nè questo è il nostro compito, anche perchè esso è stato egregiamente assolto da L. Vittorio Bertarelli in due magistrali articoli, comparsi in questa medesima Rivista (1).

Gli italiani hanno imparato, stimolati anche in questo dal Regime, a muoversi e a constatare da sé quello che l'Italia Fascista ha saputo compiere in un decennio di ordinato lavoro, guidata da un saggio Capo.

Noi ripetiamo loro soltanto l'invito a visitare questo grande fenomeno sotterraneo del Carso triestino.

Essi riceveranno dalla visita molte straordinarie impressioni. Ma noi ci auguriamo che essi ne riportino anche una fondamentale: che la nuova « Strada del Littorio » delle Grotte del Timavo è veramente degna del suo nome.

GIUSEPPE COBOLLI GIGLI.

(1) L. V. BERTARELLI, *Il mistero del Lago Morto di San Canziano*, (nei fascicoli di gennaio e febbraio dell'annata 1924).

ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

L'Italia turistica all'Esposizione Internazionale di Chicago.

L'Italia partecipa ufficialmente all'Esposizione Internazionale di Chicago con una ricca collezione di strumenti scientifici dovuti al genio italiano, che figurerà nel Palazzo delle Scienze, e con l'erezione di un apposito Padiglione Italiano, in cui troveranno posto una mostra turistica, una mostra delle bonifiche e singole mostre artigiane.

Alla mostra turistica, che viene curata dall'ENIT, è riservato il grande salone centrale, che servirà anche per i ricevimenti e le cerimonie ufficiali, per la riunioni, le conferenze, le proiezioni cinematografiche. Nella parte di fondo del salone, a forma d'abside, una grande vetrata, ricoperta di diapositive su pellicola porcellanata, di grande formato, offrirà una visione panoramica della Roma di Mussolini. Le pareti laterali, allargandosi nella parte inferiore, daranno luogo a due ambulatori, che saranno decorati da una numerosa serie di foto-montaggi, illustranti le varie zone turistiche, le stazioni di cura, soggiorno e turismo, le città d'arte, le nuove sistemazioni urbanistiche ecc. Nella parte superiore le pareti saranno ricoperte da pannelli decorativi illustranti le varie attività turistiche, i mezzi di comunicazione, le strade, le ferrovie, i trasporti marittimi e aerei, con grafici e diagrammi del movimento turistico, del traffico passeggeri, dello sviluppo alberghiero, ecc.

L'arredamento della sala verrà completato da altri gruppi di diapositive luminose, da oggetti d'arte e scelti prodotti dalle piccole industrie artistiche, sistemati in vetrine di cristallo, da modelli di piroscafi, di aeroplani e di idroplani, da mobili artistici moderni.

Come si è già accennato, nel Padiglione troveranno posto anche alcune mostre di espositori privati. Naturalmente tale forma di partecipazione è riservata agli espositori nazionali, anche se eventualmente residenti in America. Avranno la preferenza le mostre relative alle più caratteristiche industrie regionali.

Durante il periodo dell'esposizione funzionerà nella sala del turismo un servizio di informazioni turistiche, affidato all'apposito personale dell'ENIT.

In occasione della Mostra turistica di Chicago l'ENIT diffonderà, assieme ad altre pubblicazioni anche, in fortissima tiratura, un opuscolo intitolato « Dieci anni di progresso in Italia ».

Per la «Camera del Forestiero», in Sardegna.

Nel nono anniversario della morte del com-

pianto funzionario Stefano Pietri, l'ENIT in accordo con la famiglia Pietri, comunica di aver prorogato il termine per poter partecipare al IV Concorso per la istituzione della « Camera del Forestiero in Sardegna » al 31 dicembre c. a.

Le modalità stabilite dal bando del concorso pubblicato il 6 aprile 1932 restano invariate; le date solo subiranno uno spostamento, così che le domande possono essere presentate alla Direzione Generale dell'ENIT Via Marghera 2 - Roma, fino a tutto il corrente anno.

Coloro che presentarono domanda nei termini fissati dal suddetto bando di concorso non solo rimarranno in gara coi nuovi concorrenti, ma a parità di merito avranno la preferenza. A ciascuno di essi inoltre la famiglia Pietri ha deciso di assegnare un modesto compenso per premiare la maggiore diligenza.

Nuove pubblicazioni.

Gli alberghi in Italia 1933. - Pubblicazione Ufficiale edita in collaborazione con la Federazione Nazionale Fascista Alberghi e Turismo, contenente i prezzi degli esercizi alberghieri per il corrente anno in base alle disposizioni contenute nella legge 16 maggio 1932, N. 557.

Italia vista dal cielo. - (Dépliant) edizioni francese, inglese e tedesca.

Via dell'Impero. - (Dépliant) edizioni francese, inglese, tedesca, spagnuola e italiana.

Guidina di Napoli. - Edizioni francese e inglese.

Guidina di Milano. - Edizioni francese, tedesca e inglese.

Perugia e l'Università Italiana per stranieri. - (In collaborazione con la Pro Umbria).

Le Basiliche patriarcali di Roma. - Edizioni italiana, francese, tedesca e inglese.

Ferrara. - Edizioni italiana e inglese.

Trieste. - Edizioni francese, tedesca, inglese e spagnuola.

Capri. - Edizione inglese.

Chateaubriand. - Edizione francese.

Ai « Nuovi Sposi ». - (Dépliant) edizioni francese, inglese, tedesca, cecoslovacca, ungherese.

Stazioni di cura. - Edizione francese.

Roma Mussoliniana. - Edizioni francese, inglese, tedesca.

Golfo di Napoli. - (Ristampa) edizioni francese, inglese, tedesca, polacca e olandese.

Vita musicale in Italia. - Edizioni francese, inglese e tedesca.

Triennale di Milano. - Edizioni italiana, francese, tedesca, inglese e spagnuola.

Cartello di Taormina.

La GUIDA D'ITALIA del T. C. I.

L'Italia la sua storia, le sue bellezze naturali e artistiche, le sue attuali realizzazioni sono all'ordine del giorno in tutto il mondo. Centinaia di migliaia di turisti vi convengono da ogni Paese. Tutti volgono gli occhi alla Maestra di Civiltà, desiderosi di visitarla.

È quindi doppiamente doveroso per gli Italiani tutti di conoscere la loro gloriosa Patria. Per facilitare e diffondere questa conoscenza il Touring ha creato la sua GUIDA D'ITALIA, la più completa e omogenea descrizione dell'Italia nelle sue caratteristiche fisiche, nelle sue gloriose memorie, nelle sue bellezze naturali, nei suoi tesori d'arte, nelle sue risorse economiche, nel suo fervore di rinnovamento.

La notissima serie viene rinnovandosi con sempre nuove edizioni, che sono rifacimenti pressochè completi, tenendo conto delle trasformazioni rapidissime e imponenti verificatesi in ogni regione italiana. I volumi « Piemonte » e « Lombardia » sono alla 5ª edizione; « Venezia Tridentina » e « Veneto » alla 3ª; « Roma e dintorni », « Firenze, Siena, Perugia, Assisi », « Napoli e dintorni », « Sicilia », « Sardegna », alla 2ª. Altri volumi sono in lavoro.

Nell'elenco le nuove edizioni sono contraddistinte con un asterisco.

	Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
*PIEMONTE (1 vol. - ediz. 1930)	L. 18 —	L. 20 —	L. 22 —
*LOMBARDIA (1 vol. - ediz. 1930)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
*VENETO (1 vol. - ediz. 1932)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
*VENEZIA TRIDENTINA E CADORE (1. vol. - ediz. 1932) ..	» 18 —	» 20 —	» 22 —
VENEZIA GIULIA (1 vol. - ediz. 1925)	» 10 —	» 12 —	» 14 —
LIGURIA, TOSCANA A NORD DELL'ARNO, EMILIA (2 vol. - ediz. 1924)	» 20 —	» 23 —	» 26 —
Ciascun volume separatamente	» 10 —	» 12 —	» 13,50
ITALIA CENTRALE (4 volumi):			
I volume (Territorio a Est e a Sud della linea ferroviaria Fi- renze-Perugia-Terni-Roma - ediz. 1924)	» 12 —	» 14 —	» 16 —
* II volume (Firenze, Siena, Perugia e Assisi - ediz. 1929)	» 12 —	» 13,50	» 15,50
III volume (Territorio a Ovest della linea ferroviaria Firenze- Perugia-Terni-Roma - ediz. 1923)	» 12 —	» 14 —	» 16 —
* IV volume (Roma e dintorni - ediz. 1931)	» 20 —	» 22 —	» 24 —
ITALIA MERIDIONALE (3 volumi):			
I volume (Abruzzo, Molise e Puglia - ediz. 1926)	» 10 —	» 12 —	» 15 —
* II volume (Napoli e dintorni - ediz. 1931)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
III volume (Campania, Basilicata e Calabria - ediz. 1928) ...	» 15 —	» 17 —	» 19 —
*SICILIA E ISOLE MINORI (1 vol. - ediz. 1928)	» 15 —	» 16,50	» 19 —
*SARDEGNA E CORSICA (1 vol. - ediz. 1929)	» 15 —	» 16,50	» 18,50
POSSEDIMENTI E COLONIE ITALIANE (1 vol. - ediz. 1929) ..	» 16 —	» 18 —	» 20 —

PREZZI SPECIALI PER GRUPPI DI GUIDE

GRUPPO DELLE NUOVE EDIZIONI: Piemonte (1 vol.) - Lombardia (1 vol.) - Veneto (1 vol.) - Venezia Tridentina e Cadore (1 vol.) - II e IV vol. della Guida dell'Italia Centrale (2 vol.) - Napoli e dintorni (1 vol.) - Sicilia e Isole Minori (1 vol.) - Sardegna e Corsica (1 vol.): Alla Sede L. 140 —; Italia e Colonie L. 146 —; Estero L. 165 —.

14 VOLUMI DELL'ITALIA CENTRALE: Alla Sede L. 50 —; Italia e Colonie L. 53 —; Estero L. 61 —.

13 VOLUMI DELL'ITALIA MERIDIONALE: Alla Sede L. 40 —; Italia e Colonie L. 43 —; Estero L. 50 —.

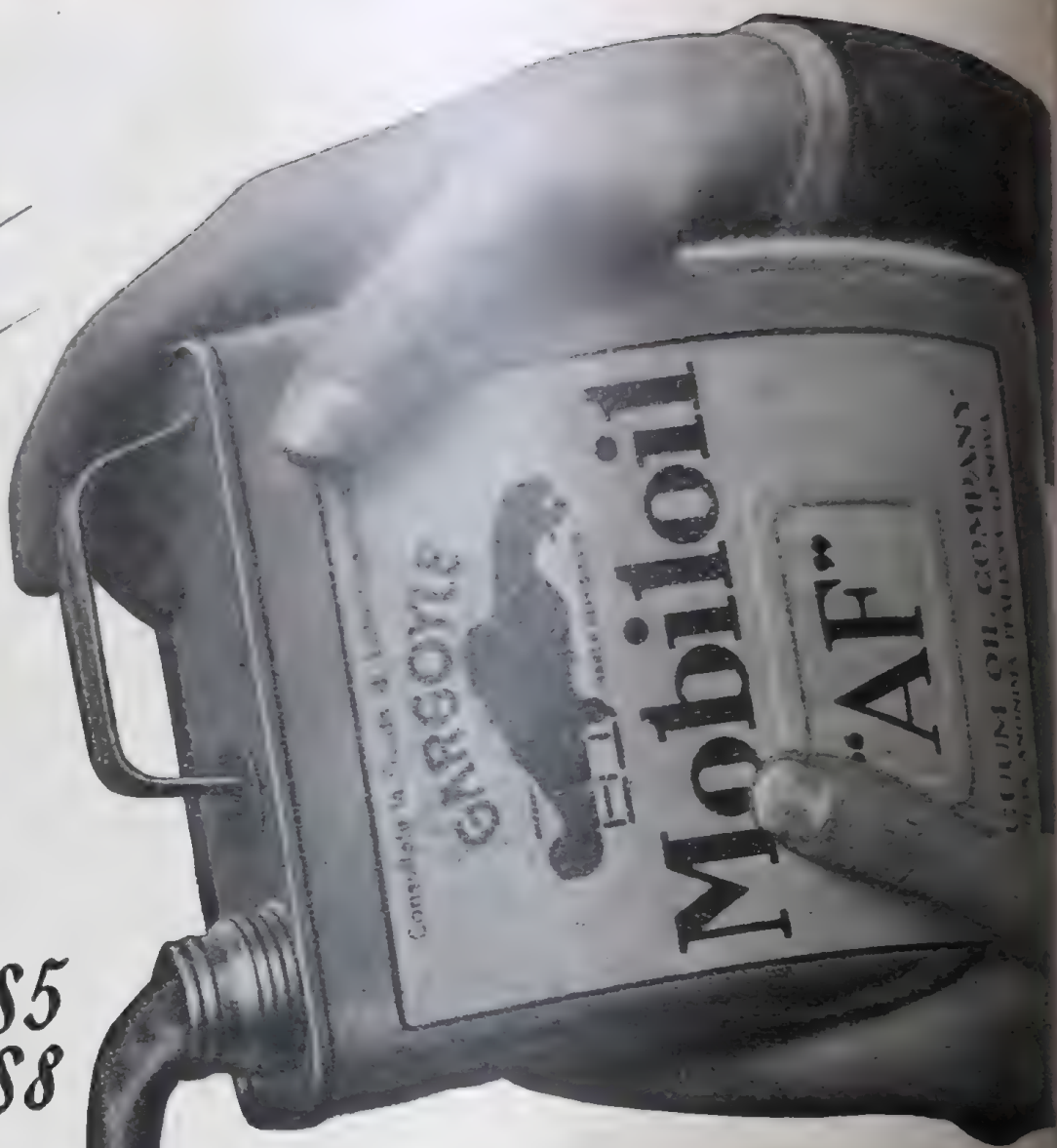
LA SERIE COMPLETA DEI 17 VOLUMI: Alla Sede L. 220 —; Italia e Colonie L. 228 —; Estero L. 220 —, oltre alle spese postali.

I suddetti prezzi s'intendono per i Soci del T. C. I.; per i non Soci essi sono aumentati del 100 %. Chiedere le condizioni per l'acquisto dell'intera serie della Guida a pagamento rateale.

*Per la
vostra*

**FIAT 514
FIAT 515
FIAT 520
FIAT 521
FIAT 522
FIAT 524
FIAT 525
BIANCHI S5
BIANCHI S8
FORD
CITROEN**

usate



il lubrificante espressamente fabbricato
dagli unici specialisti al servizio di una
organizzazione che ha 70 anni di espe-
rienza nella lubrificazione razionale.

“**Mobiloil**”

VACUUM OIL COMPANY, S. A. I.

PER LE VOSTRE VACANZE, al mare o al monte,

PER LE VOSTRE GITE, in auto, in moto, in bicicletta
o a piedi, in terra e in mare,

Touring Vi offre con le sue carte e le sue guide una documenta-
zione preziosa, il corredo indispensabile per lo studio, l'organiz-
zazione e la migliore riuscita d'ogni viaggio, gita o escursione.

Per gli automobilisti frettolosi ecco la *Carta automobilistica al 650.000* in 2 fogli e quella al 300.000 in 10 fogli; pel turista e l'automobilista, che non si accontentano di trascorrere velocemente da regione a regione, la *Carta d'Italia al 250.000* in 62 fogli che costituisce la più bella e la più pratica carta turistica d'Italia. L'*Indice* di questa carta è il più vasto repertorio di nomi geografici esistente sull'Italia (115.000 voci e 90.000 altimetrie). Solo pochissimi fogli sono ancora della prima edizione. Nella maggior parte hanno subito un profondo lavoro di revisione e tabella di reincisione. Le nuove edizioni si succedono rapidamente e il rinnovamento completo della carta è ormai prossimo. Si veda in proposito il quadro d'unione a pag. 115 del fascicolo di aprile di questa Rivista.

Per l'escursionista e l'alpinista il Touring ha preparato infine la magnifica serie dei fogli della *Carta delle zone turistiche al 50.000*, che si arricchirà entro l'estate prossima di nuovi fogli per le regioni dell'Ortles-Cevedale, Adamello, Presanella, Gruppo di Brenta, Monte Bianco, Gran Sasso d'Italia.

CARTA AUTOMOBILISTICA AL 650.000 in 2 fogli

TIPO COMUNE, RILEGATO A LIBRETTO — per ciascun foglio	Alla Sede L. 7 —	Italia e Colonie L. 8 —	Estero L. 10,50
TIPO DI LUSSO, MONTATO IN TELA — per un foglio .	» 14 —	» 16 —	» 18,50

CARTA AUTOMOBILISTICA AL 300.000 in 10 fogli

TIPO COMUNE, RILEGATO A LIBRETTO — Rac- colta completa	L. 54 —	L. 60 —	L. 70 —
Idem Fogli N. 1-3-4-6-8 — ognuno	» 7 —	» 8 —	» 10,50
Idem Fogli N. 7-9-10 — ognuno	» 4 —	» 5 —	» 7 —
TIPO DI LUSSO, MONTATO IN TELA — Racc. completa	» 120 —	» 128 —	» 120 (1)
Idem Fogli N. 1-2-3-4-5-6-8 — ognuno	» 14 —	» 16 —	» 18,50
Idem Fogli N. 7-9-10 — ognuno	» 10 —	» 12 —	» 14,50

(1) Oltre le spese postali.

CARTA D'ITALIA AL 250.000 in 62 fogli

Ciascun foglio	L. 1 —	L. 1,80	L. 2,50
Raccolta completa di 62 fogli	» 50 —	» 55 —	» 60 —
Indice generale dei nomi contenuti nei fogli della Carta ..	» 5 —	» 8,50	» 12 —

CARTA DELLE ZONE TURISTICHE D'ITALIA

Cortina d'Ampezzo e le Dolomiti Cadorine (1 : 50.000) ...	L. 4 —	L. 5,50	L. 6,50
Palermo, la Conca d'Oro e dintorni (1 : 50.000)	» 4 —	» 5,50	» 6,50
Il Cervino e il Monte Rosa (1 : 50.000)	» 4 —	» 5,50	» 6,50
La Riviera di Levante da Genova a Sestri (1 : 50.000) ...	» 4 —	» 5,50	» 6,50
La Val Gardena e i Gruppi della Marmolada, Catinaccio, Sassolungo e Sella (1 : 50.000)	» 4 —	» 5,50	» 6,50
Bolzano e dintorni (1 : 50.000)	» 2 —	» 3 —	» 4 —
Merano e dintorni (1 : 50.000)	» 2 —	» 3 —	» 4 —
Il Golfo di Napoli (Napoli, il Vesuvio, i Campi Flegrei, Ischia) (1 : 50.000)	» 4 —	» 5,50	» 6,50
Il Golfo di Napoli (La Penisola Sorrentina, Salerno, Capri) (1 : 50.000)	» 4 —	» 5,50	» 6,50
San Martino di Castrozza e le zone adiacenti (1 : 50.000)	» 8 —	» 9,50	» 10,50
La Riviera di Sanremo, Ospedaletti, Bordighera (1 : 50.000)	» 4 —	» 5,50	» 6,50
ROMA E DINTORNI al 200.000 con pianta schematica al 20.000 degli attraversamenti di Roma	» 4 —	» 5,50	» 6,50
Gruppo delle Grigne (1 : 20.000)	» 10 —	» 11,50	» 12,50



Dove la natura domina e canta

le sue canzoni più strane e suggestive, nei paesi che la civiltà non ha ancora raggiunto e trasformato, fioriscono fiori strani dai profumi sconosciuti e suggestivi. Un grande artista e provetto tecnico, SAUZÉ FRÈRES ha saputo imprigionare il fascino di terre lontane che emana da questi profumi e ne ha fatto la serie dei prodotti EXOTIS (Acqua di Colonia e Cipria, Lozione ecc.) Per chi ama sognare attraverso profumi acuti e nuovi sono i prodotti EXOTIS in vendita presso i migliori profumieri



20.000 lire

di premi sono a vostra disposizione partecipando

Concorso Florod
SAUZÉ FRÈRES

Chiedere programma dettagliato presso tutti i Profumieri o alla D. Sigismondo Jonasson & C. - P.

EXOTIS

di SAUZÉ FRÈRES - PARIS

PER L'ITALIA E COLONIE SIGISMONDO JONASSON & C. - P.

VITA DEL TOURING

UMBERTO BALESTRERI

Il vivo cordoglio che il Touring segna la tragica ed immatura perdita dell'Avv. Umberto Balestreri, avvenuta per un agguato della montagna ch'Egli aveva tanto amata. Durante un'ascensione al Pizzo Palù nel Gruppo del Bernina, per l'improvviso cedere di un ponte nevoso sopra un profondissimo, insospettabile crepaccio della Vedretta di Morterasc, lo sventurato, quanto valoroso alpinista precipitava nell'abisso, perdendovi la vita.

Il compianto della famiglia alpinistica, in seno alla quale il Balestreri contava innumeri e ferventi amicizie, il lutto delle Truppe alpine, di cui Egli era stato valoroso, decorato ed alto ufficiale nel Battaglione Aosta, è anche lutto della nostra Istituzione.

L'Avv. Balestreri infatti, apprezzatissimo alpinista, Presidente del Club Alpino Accademico Italiano, partecipante attivo e prezioso della spedizione di S. A. R. il Duca di Spoleto in valli inesplorate del Caracorum, era stato nominato Presidente del Comitato delle Pubblicazioni presso la Sede Centrale del C. A. I. e Presidente della Commissione per la « Guida dei Monti d'Italia ».

Sotto quest'ultima veste — dopo l'accordo fraterno intervenuto fra il Club Alpino Italiano e il Touring Club Italiano per la realizzazione della grande impresa di dar vita alla poderosa collana di volumi illustrante in ogni parte le Alpi e gli Appennini — l'Avv. Balestreri era divenuto un nostro diretto collaboratore, e nelle sedute svoltesi nella nostra Sede, aveva subito dato prova di chiarezza d'idee e di unità di concetti collegati ad una fattiva attività.

Il Touring, addolorato della grave perdita, rinnova al Club Alpino e alla Famiglia dell'Estinto le proprie condoglianze.

Le tre pubblicazioni spettanti ai Soci nel corrente anno.

Esse sono già in avanzato corso di distribuzione. Nel momento infatti nel quale gli abbonati riceveranno questo fascicolo di Rivista, è già terminata la distribuzione a tutti i Soci del Volume IV *Sicilia* della collezione « Attraverso l'Italia », e quella del Volume II « Le Marine dell'Adriatico e del Ionio, di Rodi e della Libia » della *Guida Pratica ai luoghi di soggiorno e di cura d'Italia*.

Coi primi di giugno si inizia la spedizione dei fogli I, II e III della « Nuovissima Carta d'Italia al 500.000 », spedizione che si confida di poter ultimare entro il prossimo luglio. Calcolando nei due mesi 50 giorni lavorativi, si dovranno spedire perciò un po' più di 8000 copie dei tre fogli giornalmente. Se sarà possibile, questo quantitativo verrà aumentato: intanto si pregano i Soci di voler evitare sollecitazioni e richieste di spedizione anticipate, che non potrebbero venire accolte, e che provocano ai nostri Uffici un notevole aggravio di lavoro e un aumento di spese postali.

Il Touring nel presente, nel passato e nell'avvenire.

E' il titolo di un volumetto pubblicato dal nostro Sodalizio e nel quale sono raccolte ed ordinate tutte le notizie ad esso relative: di massima, quelle contenute nella prima parte dell'*Annuario Generale 1932-33* distribuito a tutti i Soci nel decorso anno. Il volumetto contiene perciò qualche breve cenno storico sul Sodalizio, lo Statuto sociale, l'elenco delle principali attività svolte dal Touring nei vari campi, le Commissioni ed Istituzioni diverse alle quali ha dato vita, le notizie circa il Corpo Consolare, i Consulenti Legali ed i Medici del T. C. I., e sui vari servizi posti a disposizione dei Soci, l'elenco delle Escursioni e Campeggi effettuati dalla fondazione ad oggi, ed infine una serie di brevi monografie relative a tutte le pubblicazioni del Touring: Riviste, Guide, Carte, Atlanti, Annuari e varie. Completano il volumetto una dettagliata enumerazione delle pubblicazioni distribuite gratuitamente ai Soci nei 39 anni di vita del Sodalizio, altre notizie relative alla propaganda, e così via. Il volumetto, in 100 pagine, corredato da 60 illustrazioni e quadri d'insieme, costantemente tenuto a giorno — perchè si ristampa semestralmente — è indispensabile a tutti i nuovi Soci iscritti dopo il 31 dicembre 1932, che non hanno ricevuto l'*Annuario Generale*.

Esso viene spedito a tutti i Soci che ne fanno richiesta contro rimborso delle spese di spedizione in L. 1 mediante versamento in c. c. Postale (N. 3-98), oppure da inviarsi anche in francobolli.

Per i voti da formulare alle Conferenze Orarie.

I Soci che avessero voti e proposte da fare sulle velocità commerciali, sulle fermate, sulle coincidenze e sui comportamenti fra le varie linee delle Ferrovie dello Stato, secondarie e di navigazione lacuale, tenendo per base gli orari



Portare la forza visiva dell'occhio oltre i confini della possibilità naturale è un ineguagliabile piacere. Non soltanto sui campi sportivi, ma ben anche durante le passeggiate, le gite automobilistiche, i viaggi in mare e le escursioni in montagna nel lieto periodo delle vacanze, il binocolo Zeiss procura ai nostri occhi un gradevolissimo diletto. Esso ci mette dinanzi quasi ad immediata vicinanza il rapace che volteggiava nell'aria a vertiginose altezze, il timido scoiattolo che spunta in margine al bosco, la vela lontana che svanisce nell'azzurro. Ci porta d'un tratto sulle vette più eccelse e ci immerge nella riposante tranquillità di una valle silenziosa.

Prendete sempre con Voi, ovunque andate, il vostro binocolo Zeiss.

BINOCCOLI

Zeiss

IN VENDITA PRESSO
I NEGOZI D'OTTICA

Catalogo illustrato "T 79" ed ogni desiderabile
schiarimento gratis e franco dietro richiesta a

"LA MECCANOPTICA" S. A. S.
Telefono 89-618 - MILANO (105) - Corso Italia, 8

RAPPRESENTANZA GENERALE PER L'ITALIA DELLA CASA
CARL ZEISS - JENA



Mimosa

L'UOVO DI COLOMBO

NELLA FOTOGRAFIA DEI DILETTANTI

IL ROLLFILM MIMOSA a spola doppia

Tecnicamente semplice, è però molto importante nella pratica.

A piacimento si possono fare con un rollfilm due volte 4 oppure una volta 8 pose. Il cambiamento si fa alla luce del giorno dopo 4 pose e la seconda parte può essere impressionata più tardi; volendo si possono anche impressionare tutte le 8 pose in una volta.

Nessun aumento di prezzo per questa novità

Si fornisce nel tipo "Extrema Film" 23 e "Cito Film" 19 nei formati 4x6,5, 6x9 e 6,5x11 cm.

Servono anche per i Box-Kameras

"MIMOSA" LA MARCA MONDIALE!!!
CHIEDETELA AL VOSTRO FORNITORE

Mimosa A.G. Dresden

Il tramonto delle
fotografie prese alla cieca

Thagee



Exakta

l'apparecchio dell'avvenire

PROSPETTO GRATUITO

TORINO

Via Boucheron, 2 bis



della passata stagione invernale, ci faranno cosa gradita comunicandoceli. La Direzione del T. C. I. trasmetterà alle varie Conferenze Orarie compartimentali quelle proposte che, a suo parere, potranno contribuire al miglioramento dei servizi, compatibilmente con le possibilità tecniche ed economiche delle Amministrazioni interessate.

Una nobile lettera.

Vogliamo segnalare, perchè denso di significato, il brano di una lettera che un nostro attivissimo Console, il signor Ludovico De Marzi (Gravedona, Lago di Como) ha scritto alla nostra Direzione, in risposta ad una semplice circolare:

« Nel decalogo della mia vita civile — fra altri comandamenti — è anche questo:

« Ricorda sempre e dovunque il bene che il T. C. I. fa all'Italia ed agli Italiani;

ricorda che ottenere che altri Italiani entrino a far parte della grande famiglia del *Touring* è svelare ad essi — o ancor meglio far conoscere — quale scrigno di bellezze e di tesori sia la nostra Patria, che cosa abbia saputo e sappia fare fede tenacità genio della sua gente, quale luce di romana civiltà essa irradii sul mondo.

« Il T. C. I. fedele alla sua tradizione di signorile generosità offre quanto di meglio la sua prodigiosa attività ha realizzato, ma io credo che i più si terranno paghi di aver procurato ad altri la gioia e l'orgoglio di appartenere al T. C. I., di affrettare il raggiungimento di una agognata meta, anch'essa però semplice tappa nella marcia, che non conosce soste, del grande Sodalizio ».

E' certo che se tutti i nostri Soci e propagandisti nutrissero i sentimenti di questo nostro Console, il numero degli iscritti al Sodalizio sarebbe ben presto raddoppiato.

Le Escursioni del Touring in Sicilia.

Le Escursioni in Sicilia, organizzate dal T. C. I., e che hanno avuto luogo: la prima dal 12 al 22, la seconda dal 22 al 30 aprile, si sono felicemente concluse, favorite dal tempo, tra la piena soddisfazione dei partecipanti, che hanno ricevuto una magnifica impressione e riportato un ricordo indimenticabile dell'Isola.

Al successo di questa manifestazione hanno contribuito in special modo le agevolazioni concesse dal Ministero delle Comunicazioni e l'interessamento delle Autorità locali che tributarono anche signorili accoglienze agli escursionisti. Di non meno significative cortesie sono pure stati oggetto i Soci da parte dei Comitati Turistici locali. Basterà ricordare, fra tutti, i sontuosi ricevimenti offerti dal Comitato di Acireale.

Il Consorzio della Strada dell'Etna, considerando la manifestazione del Touring come una delle più importanti per richiamare l'attenzione degli Italiani sulla nuova opera di eccezionale valore turistico, fu generoso del più gentile appoggio per il tramite della Di-

rezione dei Lavori della Strada stessa. Il Direttore dell'Osservatorio Etneo e la Sezione di Catania del Club Alpino Italiano offersero tutta la loro cordiale e preziosa collaborazione per la riuscita della salita all'Etna, che però, avversata dal tempo, non poté avere completo svolgimento.

Tra le manifestazioni che più profondamente suscitavano l'entusiasmo degli escursionisti, ricorderemo, con la bellissima gita alle Isole Eolie, lo spettacolo al Teatro Greco di Siracusa, con l'« Ifigenia in Tauride » e la festa folcloristica alla Latòmia dei Cappuccini, espressamente organizzata con molta grazia e bravura dai Cori di Val d'Anapo dell'O. N. D. di Siracusa. La maggior parte dei Consoli del Touring hanno colto l'occasione per dimostrare la loro simpatia per il Sodalizio, favorendo nel miglior modo lo svolgimento dell'iniziativa e prestandosi ad essere di cortese guida ai Soci durante le visite.

La Presidenza del Touring invia da queste colonne i sensi della più viva gratitudine a tutti gli Enti e persone ricordate e a quelle che, per involontaria dimenticanza, non appaiono elencate, ma che non sono meno meritevoli della più viva riconoscenza nostra e dei nostri Soci.

Le oasi del Mozabiti.

Se le oasi, queste isole o arcipelaghi dei deserti, presentano quasi sempre elementi singolari nel modo di vita, negli usi, nelle caratteristiche fisiche e sociali degli abitanti, ben poche offrono maggior interesse di quel gruppo che, nel cuore del Sahara Algerino, vien designato col nome di Mzab. Appunto di queste *Oasi dei Mozabiti*, dei singolari caratteri del loro ambiente fisico, delle loro bianche cittadine racchiuse da mura turrite, dei loro abitanti, eretici del mondo islamico, tratta da par suo R. ALMAGIÀ, l'illustre Direttore dell'Istituto di Geografia della R. Università di Roma, nel fascicolo di giugno de *Le Vie d'Italia e del Mondo*.

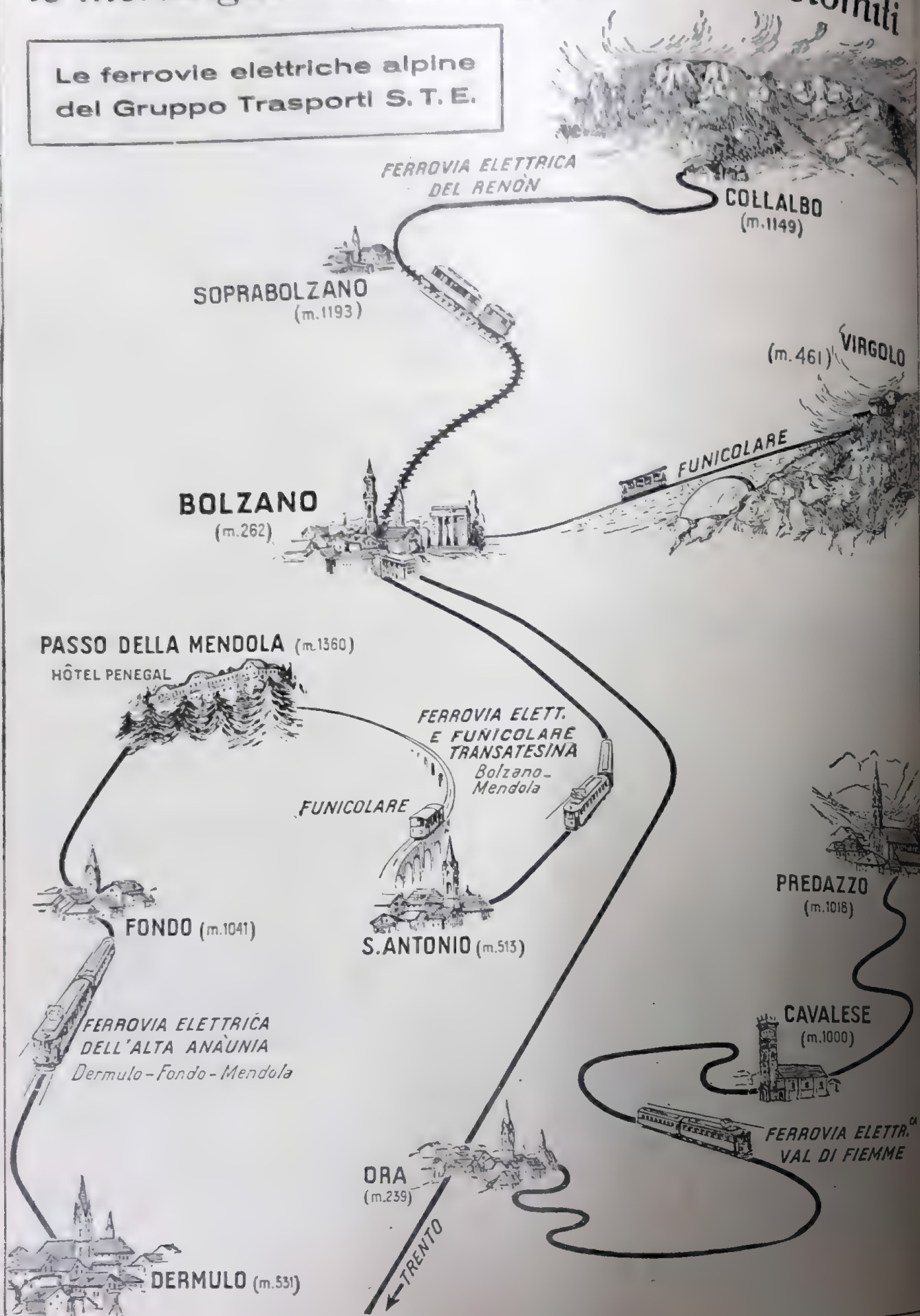
Nello stesso fascicolo viene iniziata la pubblicazione di una serie di articoli, in cui G. CAPRA, geografo ed esploratore nonché ministro della Fede, illustra i viaggi compiuti lo scorso anno nell'Asia Centro-Occidentale, e di cui ha voluto riserbare per la nostra consorella il ricco corredo di notizie e di fotografie originali. Il primo articolo riguarda il *Popolo afgano*, popolo dalle molte tribù, non sempre concordi ma animate da un ardente amore di Patria, e dotato di uno spirito cordiale e comunicativo che contrasta con quello degli altri popoli orientali.

Più presso a noi, ma in un ambiente fisico e sociale che ha qualcosa di mitico, ci conduce E. SOUTHWELL COLUCCI, parlandoci dei *Pastori còrsi*, gente dall'aspetto rude, dal vasto cuore, dalla fantasia feconda, che ogni anno si sposta, con la sua greggia, dal monte al mare, e vive negli alti « stazzi » la vita semplice e serena dei pastori biblici.

In ben diversa solitudine, non più tra boschi profumati di resina o vette dorate dal

Le più interessanti gite turistiche attraverso le meravigliose località alpine delle Dolomiti

Le ferrovie elettriche alpine
del Gruppo Trasporti S. T. E.



Ufficio Biglietti e informazioni: **BOLZANO - Piazza V. E. III** - Telefono 10-51
Direzione di Esercizio: **Via Dante, 32**

tramonte ma tra rocce nude e ghiacci, vivono i pescatori esquimesi della *Groenlandia*, di cui E. PRATESI ci descrive i costumi e le vicende, illustrandoci la immensa isola artica nel cui interno, flagellato dal gelo, niuno osa avventurarsi e nelle cui acque errano, visioni spettrali, le bianche montagne degli iceberg.

Ma se la solitudine artica vi turba, eccovi d'un tratto nella vorticoso *Chicago*, la seconda metropoli degli Stati Uniti, che si appresta ad inaugurare la grande Esposizione Mondiale alla quale sta lavorando da due anni. L'articolo di V. MAGLIOCCO accenna ampiamente a questa grande manifestazione e ai cimeli italiani che vi figureranno a testimoniare dell'alto posto che tiene il nostro Paese nella storia delle scienze.

Passando dal campo scientifico in quello artistico, ecco A. L. MAYER illustrare i quadri italiani nella *Pinacoteca Antica di Monaco di Baviera*, dove figurano opere dei più grandi artisti nostri dal Trecento al Settecento. Quest'articolo fa parte della serie «Arte Italiana nel Mondo» la quale è stata trasferita nella nostra consorella come nella sede più idonea ad illustrare le affermazioni italiane all'estero. Di alcuni capolavori della nostra arte a Monaco possiamo vedere la riproduzione a colori, nelle bellissime tavole che completano la ricca illustrazione del fascicolo, il quale consta precisamente di 128 pagine di carta patinata speciale con oltre cento illustrazioni in nero, quattro tricromie, e artistica copertina a colori.

L'abbonamento a *Le Vie d'Italia e del Mondo* costa L. 40,50 in Italia e Colonie, L. 65,50 all'Estero. Numero separato, L. 4.

Un nuovo numero speciale de «L'Alpe».

Esce in luce, contemporaneamente a questo fascicolo di Rivista, il numero doppio (maggio-giugno) de *L'Alpe*, dedicato a «Le latifoglie a legname tenero».

E' questo il settimo volumetto della serie con la quale, come è noto, il Touring — in omaggio alla massima: «Non basta amare gli alberi, è necessario conoscerli» — intende diffondere in forma piacevole, ma scientificamente esatta, le principali nozioni sui nostri alberi forestali, ed illustrarne la storia, il valore, le funzioni, i benefici, i prodotti.

I fascicoli finora pubblicati furono rispettivamente dedicati alle querce, alle conifere mediterranee, a quelle della montagna, al castagno ed al faggio, alle latifoglie a legname pregiato, agli elementi della macchia mediterranea, sempre — beninteso — illustrando gli esemplari delle specie suddette che allignano in Italia.

In questo nuovo fascicolo, distinti specialisti saranno gli autori dei vari articoli che tratteranno le varie specie di pioppi, salici, ontani, tigli. Sarà particolarmente messa in rilievo la grande importanza della produzione e industria del legname di pioppo che la recente «Mostra del pioppo» alla Fiera di Milano ha molto chiaramente dimostrata e avvalorata.

L'abbonamento a *L'Alpe* costa soltanto L. 15,50 annue (Estero L. 25,50). Per gli Ufficiali della Milizia Naz. Forestale e per i Tecnici Forestali dello Stato, L. 12,50. Per i Sottufficiali e Militi della M. N. F. L. 10,50.

La collezione completa dei sette numeri speciali viene spedita, franca di porto raccomandata, contro invio di L. 20 (Estero L. 24).

«L'Albergo in Italia» di giugno.

In questo numero, BATTISTA SCOTTI illustra anzitutto l'XI Mostra delle forniture alberghiere, organizzata dal Touring alla Fiera di Milano. Segue una monografia di *Arenzano*, sesta della serie «Perle della Riviera».

G. GUERRA pubblica quindi un interessante articolo intitolato *Alberghi e cucine nel reame maccheronico*. Infine GIUSEPPE SILVESTRI illustra *Marina di Ravenna*, la giovanissima spiaggia che ha già acquistato tanta rinomanza ed ha raggiunto tanta invidiata frequentazione. Completa il numero, arricchito di circa 50 belle illustrazioni, un nutrito notiziario.

Ricordiamo ai nostri Soci che questa Rivista è di piacevole lettura e presenta un interesse grandissimo non solo per gli albergatori, ma anche per i turisti.

Il prezzo dell'abbonamento annuo è quanto mai tenue: L. 10,50 (Estero L. 20,50).

CONSOCI!

Al fascicolo dello scorso maggio era unita una

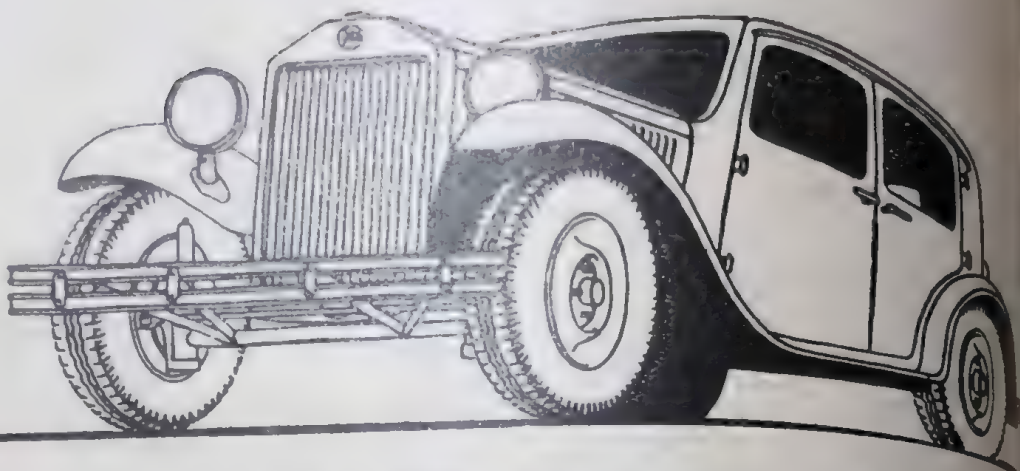
SCHEDA DI VOTAZIONE «ad referendum»

sugli oggetti recati all'ORDINE DEL GIORNO dell'Assemblea.

Rinviatecela, con cortese sollecitudine! È per voi un piccolo disturbo, per noi un grande favore e ve ne siamo grati.



PRODUZIONE
1933



AUTOVETTURE

AUGUSTA

NUOVA VETTURA LEGGERA

- 4 POSTI COMODISSIMI - AMPIO COFANO POSTERIORE CON DUE GRANDI VALIGIE
- VELOCITÀ OLTRE 105 Km. ORA
- CONSUMO BENZINA 10-11 LITRI OGNI 100 Km.
- FINITURE DI LUSO - RICCA E COMPLETA DOTAZIONE DI ACCESSORI - VETRI DI SICUREZZA VIS. - RUOTA LIBERA

LIRE 19.500

ARTENA ASTURA DILAMBDA

2^a SERIE

BERLINA 4 POSTI LIRE 31.000
BERLINA 6 POSTI LIRE 33.000

2^a SERIE

BERLINA 4 POSTI LIRE 45.000
BERLINA 6 POSTI LIRE 47.000

2^a SERIE

CHASSIS NORMALE LIRE 50.000
CHASSIS CORTO LIRE 48.000

VEICOLI
INDUSTRIALI

RO

CHASSIS CON MOTORE A
NAFTA CICLO DIESEL

LIRE 85.000

PENTAIOTA

CHASSIS LIRE 45.000

EPTAIOTA

CHASSIS LIRE 50.000

OMICRON

CHASSIS LIRE 100.000

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

Il VI Salone dell'Automobile.

Il VI Salone dell'Automobile ha visto la preponderanza numerica assoluta delle vetture di produzione italiana, in confronto di quelle estere.

Delle Case nazionali partecipavano la *Fiat* (che esprimeva, oltre ai vari tipi di Balilla, di 514, di 522, di 524 e di 525, anche la nuova 518 «Ardita»), l'*Alfa Romeo* (colle varie serie di 1750 cmc. a 6 cilindri, con o senza compressore, la 8 cil. da 2300 cmc. con compressore, e la nuova 6 cil. 2000 cmc. da gran turismo), la *Lancia* (colle ben note Ardena, Astura, Dilambda e la nuovissima «Augusta»), la *O. M.* (con tipi 469 a 4 cil., da 1680 cmc. e 665, a 6 cil., da 2250 cmc.), la *Isotta-Fraschini* (col tipo 8 B ad 8 cilindri in linea), la *Bianchi* (coi due tipi: S 5 a 4 cilindri ed S 8 bis, ad 8 cilindri in linea), la *Ansaldo* (coi due tipi: 35 a 4 cil. e 42 ad 8 cilindri), e l'*Itala* (coi 4 tipi: 61, 65-75 F e 75 V; questi due ultimi a 6 cilindri e colla cilindrata di 2300 cmc.).

Delle Case estere erano presenti la *Austin* (col tipo «Seven» a 4 cil., di 0,750 cmc. di cilindrata, e col «Ten», pure a 4 cilindri, ma della cilindrata di cmc. 1125), la *Crysler* (coi tipi «Six», «Royal Eight» e «Plymouth»), la *Ford* (col tipo «8 V», con 8 cilindri a V e 3620 cmc. di cilindrata, e col tipo «Y-12 HP», a 4 cil., con 933 cmc. di cilindrata), e la *Hispano-Suiza*, della quale era notevole il modello «Sport» a 12 cilindri a V, della potenza tassabile di 54 HP.

Le novità erano rappresentate dalla «Ardita» (della quale ci siamo diffusamente occupati nel numero di maggio), dalla «Augusta» e dalla «Alfa Romeo» 6 C, 2000 cmc., da gran turismo.

La «Augusta» è notevole anche per il fatto che la carrozzeria ed il telaio formano un tutto unico di una rigidità assoluta. Ha un motore a 4 cilindri a V di 68,85 mm. x 78 mm., della cilindrata di 1194 cmc. e della potenza tassabile di 14 HP; è munita di ruota libera ed è montata con pneumatici «Super-balloon»; carrozzata a 4 posti può raggiungere i 105 km. all'ora.

L'«Alfa Romeo» 6 C da gran turismo, VI Serie, ha un motore a 6 cilindri di 68 x 88 mm., della cilindrata di 1917 cmc., il quale a 4500 giri sviluppa 68 cavalli; le camere di scoppio sono a valvole a sfera, con candela centrale; la

testa del motore è fusa in una lega speciale d'alluminio; le valvole sono in testa e disposte a V. Il cambio (con 4 marce avanti e terza silenziosa) ha incorporati la ruota libera ed il sincronizzatore. La vettura, carrozzata a guida interna a 4 posti, supera i 120 km. all'ora.

Quanto alle tendenze rivelatesi, si nota anzitutto che il motore a 4 cilindri (forse troppo calunniato in passato) va riacquistando favore anche presso le Case italiane e nelle vetture non utilitarie; coll'adozione di appositi sistemi elastici di montaggio del motore sul telaio si è infatti riusciti ormai ad impedire che si trasmettano a quest'ultimo le variazioni della coppia motrice e gli squilibri dinamici lamentati in questo tipo di motore. Si osserva poi, specie nella produzione italiana, una costante tendenza all'adozione di cilindrata sempre minori ed all'aumento dei regimi di rotazione.

Nel campo delle trasmissioni vediamo la ruota libera applicata sempre più ed anche ai tipi utilitari; notiamo il generale impiego dei dispositivi sincronizzatori destinati a facilitare l'imbocco dei denti durante i cambiamenti di velocità ed a rendere quindi silenziosi il passaggio dall'uno all'altro rapporto; si preconizza fra poco l'adozione, anche nelle macchine italiane, di cambi, se non proprio del tutto automatici, almeno comandati da preselettori; si nota infine il crescente favore di cui godono i giunti elastici di trasmissione, i quali, oltre alla dolcezza e silenziosità di funzionamento, offrono anche il grande vantaggio di non richiedere manutenzione.

Quanto alle carrozzerie, si osserva l'assoluta predominanza dei tipi chiusi, e la loro profilatura secondo le norme razionali che assicurano, oltre alla comodità ed all'estetica, anche la minima resistenza da parte dell'aria (carrozzerie «aerodinamiche»).

Molto diffusa è ormai l'adozione dei vetri di sicurezza.

Come illuminare negli incroci?

Gli Uffici Municipali Americani ritengono che quando due automobili si incontrano ad un incrocio, la soluzione preferibile consista in uno spostamento laterale dei coni di luce, in modo che ciascuno dei due conducenti rischiari la sua parte e il suo lato di strada.

Come giustamente osserva *Revue Automobile*, tale soluzione si dimostra assai più logica di quella attualmente vigente in Europa e che consiste nel semplice abbassamento dei fari, atto che viene a privare ciascuno della chiara visione della strada, proprio nel momento in cui ne avrebbe più bisogno.



SOCIETÀ ITALO-AMERICANA PEL PETROLIO - GENOVA

La Stazione delle Autolinee de La Spezia.

Auspice il locale Comitato del Turismo, ed esecutore il Consiglio Provinciale dell'Economia, è sorta a La Spezia in Via Cadorna, prospiciente il Largo di Via Principe Amedeo, la stazione delle Autolinee, la quale, oltre a rappresentare un felice esempio di architettura moderna e di bene intesa praticità, rappresenta una vera comodità per il viaggiatore. La stazione infatti, accentra in un'unica loca-

ha marcia mista, e cioè marcia a benzina e a nafta atomizzata nello stesso istante; su 10 km. di percorso controllato, il consumo della benzina è risultato del 44.46 per cento e quello della nafta del 55.54 per cento: su 100 km. su strada, ad una velocità media di km. 60 all'ora, il consumo di benzina è stato di litri 4 e quello della nafta di litri 7, mentre rifacendo lo stesso percorso con la sola marcia a benzina, sempre con la velocità media di km. 60 all'ora, il consumo del

La stazione infatti, accentra in un'unica locazione due vari servizi: quello dei viaggiatori e quello delle automobili. La Spezia con il suo territorio, costituendo per il pubblico il deposito di arrivo e partenza per i viaggiatori, per lavare le automobili, per lavare le parti più esterne e per la pulizia dei vetri, e dei biglietti, per il controllo dei biglietti, per la fabbricazione di biglietti, per la centrale e di un apprestamento confortevole con tutti i servizi mercuriali (sala d'aspetto, deposito, spedizione e recapito di bagagli, segnalazioni orarie, telefoni, toilette, ecc.). Alla Stazione predetta fanno capo 12 linee con 35 corse giornaliere in arrivo ed in partenza, rappresentando una percorrenza di km. 2054 al giorno.

Di un coordinamento e di un accentramento di servizi sul tipo di quello de La Spezia noi pensiamo che molte delle nostre città sarebbero per trarre largo giovamento; e per questo appunto abbiamo voluto segnalarne l'esempio, anche perchè esso è, nel suo genere, nuovo in quanto mentre altrove l'istituzione di questo tipo di stazioni fa solitamente capo alle Ditte e Società singole esercenti le linee, qui fa capo invece ad un ente pubblico, il quale accentra, nell'interesse della collettività tutti i servizi, vincolandoli ad una disciplina che serve ad elevare il tenore e lo stile dei servizi attraverso una sana emulazione tra i concessionari.

Un nuovo apparecchio per ridurre il consumo della benzina.

La Rivista delle Comunicazioni informa come siano stati fatti recentemente degli esperimenti pratici ben riusciti, con un nuovo apparecchio ideato da un modesto operaio italiano Pasquale Logli, avente per iscopo di diminuire il consumo del carburante negli autoveicoli. Con l'applicazione di tale apparecchio atomizzatore, il motore dell'automobile

carburante è stato di litri 10,5. Con la marcia mista si è ottenuto quindi un'economia di oltre il 50 per cento sul valore del prezzo della benzina.

Notizie sulla produzione e sull'esportazione automobilistica dell'Italia nel 1932.

L'esportazione italiana di autoveicoli è aumentata durante lo scorso anno a 6555 unità per un valore complessivo di circa 75 milioni di lire.

Per effetto del perdurare della depressione economica generale, che ha ulteriormente ridotto il potere d'acquisto dei mercati e determinato nuovi ostacoli all'importazione, gran numero di paesi esteri hanno ridotto nel 1932 gli acquisti di macchine.

Le contrazioni più sensibili si sono verificate per la Francia (che — per effetto dei noti provvedimenti doganali — ha assorbito nello scorso anno appena il 2 % del numero totale delle macchine da noi esportate, contro oltre un quarto nel 1931, in cui occupava il primo posto tra i paesi di destinazione), l'U.R.S.S., l'Africa meridionale britannica e tutti i principali mercati asiatici, come si può rilevare



LA STAZIONE DELLE AUTOLINEE DE LA SPEZIA.



Alfa Romeo

6 C. GRAN TURISMO VI SERIE

Motore a 6 cilindri. - Distribuzione in testa a doppio albero a camme. - Testa del motore in lega speciale di alluminio brevettata. - Potenza effettiva 68 HP. - Gruppo motore, frizione e cambio sospeso elasticamente sullo chassis. - Cambio di velocità con sincronizzatore, terza silenziosa e dispositivo di ruota libera. - Telaio a sezione chiusa e sospensione su Silentbloc - Carrozzeria "Alfa,, in lamiera di acciaio imbottita, di linea aerodinamica. - Velocità della vettura, oltre 120 Km. orari. - Consumo, circa 15-16 litri per 100 Km. - Tassa di circolazione, in Italia, compresa l'utenza stradale L. 1060.

SOC. AN. ALFA-ROMEO - MILANO

CAPITALE L. 100.000.000 INTERAMENTE VERSATO

DIREZIONE E OFFICINE DI COSTRUZIONE: VIA M. U. TRAIANO, 33

dalla seguen- bella, tratta dalle nostre
statistiche uff. :

	1930	1937	1938
Esportazione Italiana	20.735	11.937	6.553
Paesi di destinazione:			
.....	1.733	1.253	1.222
.....	2.364	975	176
.....	1.341	361	366
.....	785	492	518
.....	256	163	321
.....	273	70	330
.....	585	215	313
.....	341	232	228
.....	370	138	217
.....	988	647	205
.....	222	147	193
.....	374	290	187
.....	217	82	149
.....	3.513	3.234	134
.....	361	203	92
.....	638	347	79
.....	764	952	72
.....	1.116	370	67
.....	458	58	35
.....	139	39	33
.....	189	35	30
.....	494	114	25
.....	156	84	20
.....	152	93	20
.....	236	203	19
.....	78	43	18
.....	281	88	18
.....	270	198	12
.....	119	71	11
.....	489	189	3
.....	96	12	—
.....	96	5	12
.....	115	2	36
.....	1.126	532	382

mania e il Marocco, mentre si sono contratte solo in misura molto lieve le nostre vendite alla Svizzera.

Le nuove targhe di controllo delle automobili svizzere.

Queste targhe sono di metallo, con lettere e cifre in rilievo; il fondo è bianco e le diciture sono in nero. Ogni Cantone è designato mediante due lettere maiuscole.

Zurigo	ZH	Sciaffusa	SH
Berna	BE	Appenzell Rh-Ext	AR
Lucerna	LU	Appenzell Rh-Int	AI
Uri	UR	San Gallo	SG
Schwytz	SZ	Grigioni	GR
Unterwald-superiore	OW	Argovia	AG
Unterwald-inferiore	NW	Turgovia	TG
Glaris	GL	Ticino	TI
Zug	ZG	Vaud	VD
Friburgo	FR	Vallese	VS
Soletta	SO	Neuchâtel	NE
Basilea-Città	BS	Ginevra	GE
Basilea-Campagna	BL		

La circolazione di autoveicoli con gomme piene in Francia.

Gli autoveicoli con ruote munite di gomme piene potranno circolare in Francia solo fino al mese di gennaio 1938. Dopo questa data saranno ammessi alla circolazione soltanto i pneumatici o gli altri dispositivi che saranno riconosciuti, con decreto del Ministero dei Lavori Pubblici, come sufficienti dal punto di vista dell'elasticità.

L'Unione Sud-Africana e l'automobilismo.

L'Unione del Sud-Africa ha aderito alla Convenzione Internazionale per la Circolazione Automobilistica stipulata a Parigi il 24 aprile 1926 e l'applicherà a partire dal 1° gennaio dell'anno prossimo.

La targa di nazionalità per le automobili provenienti dall'Unione del Sud-Africa comprenderà le lettere SAU.

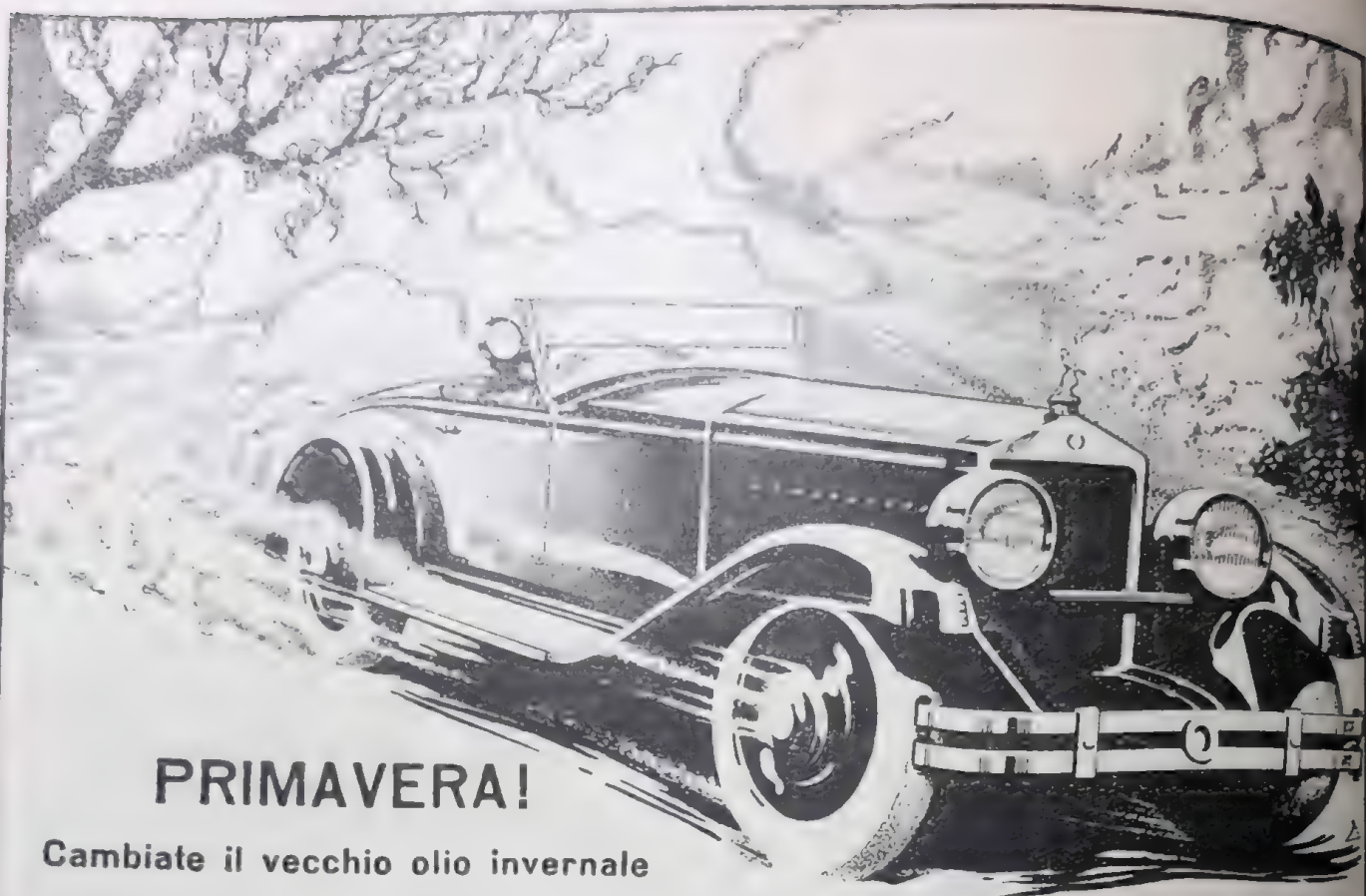
A partire dal 1° giugno avrà inizio la spedizione gratuita ai Soci che hanno versato la quota del 1933, dei primi tre fogli della nuovissima

CARTA D'ITALIA AL 500.000

di incisione e disegno originale e tirata in 10 colori.

Quei Soci che non hanno ancora versato la quota del corrente anno si affrettino a provvedere. E i buoni amici del Sodalizio si valgano di questo magnifico strumento di propaganda per procurarci nuovi Soci.

La Carta d'Italia al 500.000 del T. C. I. deve entrare in tutte le famiglie d'Italia, e bisogna cominciare ad associarsi pel corrente anno se si vuole avere la collezione completa!



PRIMAVERA!

Cambiate il vecchio olio invernale



Chiedeteci l'opuscolo
LA LUBRIFICAZIONE PRATICA
DELL'AUTOMOBILE

L'olio che avete usato in inverno non è più adatto per la stagione che giunge, e non può assicurare al vostro motore una lubrificazione completa.

La Tabella di lubrificazione TOURING OIL vi indica esattamente la gradazione di lubrificante che dovete usare per ottenere il massimo rendimento dalla vostra automobile.

L'uso esclusivo e costante di TOURING OIL vi assicura tutti i vantaggi della lubrificazione razionale.

TOURING OIL

SOC. AN. LUBRIFICANTI E. FOLTZER

GENOVA

FERROVIE

La nuova ferrovia Fossano-Mondovì-Ceva.

Il 28 ottobre 1931 sarà inaugurata la nuova ferrovia Fossano-Mondovì-Ceva, che porta il traffico sul fronte all'aumento del traffico verso l'entroterra.

La ferrovia si svolge in un tratto di 28,5 km. ed è divisa in tre tronconi: da Fossano a S. A. Maria, da S. A. Maria a Ruffino, da Ruffino a Mondovì, da Mondovì a Ceva.

Il tronco Fossano-Mondovì è tutto allo scartamento normale, mentre il tratto Mondovì-Ceva si svolge in parte in galleria, per la necessità di attraversare le varie vallate che separano le valli dell'Ellero, del Tanaro e del Tanaro. La linea ha un andamento planimetrico costituito da rettilinei e da curve circolari di raggio non inferiore a m. 500. Sebbene sia previsto l'impianto della trazione elettrica, la pendenza massima

è stata limitata al 7‰, e ciò allo scopo di rendere possibile l'esercizio anche con la trazione a vapore senza diminuire la potenzialità della linea.

Particolare di speciale importanza della linea si è l'abolizione di tutti i passaggi a livello: le strade vengono tutte attraversate con sottopassaggi o con cavalcavia.

La nuova linea si innesta a Fossano sulla linea già in esercizio Cuneo-Savigliano-Carmagnola-Torino, e sottopassando la strada sta-



(Fot. A. Bonansea - Mondovì)

MONDOVÌ - LA NUOVA STAZIONE FERROVIARIA.

tale N. 28 del Colle di Nava, al bivio per Alba raggiunge il fiume Stura, che attraversa con un viadotto in muratura a 16 luci di m. 25



(Fot. A. Bonansea - Mondovì)

MONDOVÌ - IL PONTE SULL'ELLERO, LUNGO OLTRE 500 M. ED ALTO 47 SUL TORRENTE.

ABANO TERME

(PALDOVA)

Linea Ferroviaria VENEZIA-BOLOGNA

Fanghi e Bagni ipertermali 87° radioattivi. Inalazioni.
Le migliori cure per reumatismi, artriti, gotta, uricemia, nevralgie, sciatica, postumi di frattura.
24 Stabilimenti di diverse categorie per la massima parte aperti tutto l'anno.

INFORMAZIONI PRESSO L'AZIENDA AUTONOMA DI CURA

SOCIETÀ ANONIMA TERME D'ABANO

Concessionaria
Esclusiva

SORGENTE MONTIRONE (87° cent.)

APRILE-NOVEMBRE

GRAND HÔTEL
STABILIMENTO

OROLOGIO

PENSIONI
DA L. 40 A L. 60

FORFAIT: 10 GIORNI (tutto compreso) L. 800 —

GIORNI SUCCESSIVI { con cura 75 —
senza cura.. .. 48 —

STABILIMENTO
HÔTEL

TODESCHINI

PENSIONI
DA L. 30 A L. 40

FORFAIT: 10 GIORNI (tutto compreso) L. 550 —

GIORNI SUCCESSIVI { con cura 50 —
senza cura.. .. 30 —

GRANDE
STABILIMENTO

MONTEORTONE

RETTA (cura compresa)
DA L. 18 A L. 24

PROSPETTI E TARIFFE A RICHIESTA



(Fot. A. Bonansea - Mondovì)

MONDOVÌ - IL PONTE SUL PESIO, LUNGO 550 M. ED ALTO 60 SOPRA IL TORRENTE.

ciascuna con archi a tutto sesto e con 11 archi bassi. Questo manufatto è lungo m. 460 ed alto, al centro, sul fiume, m. 47.

Dalla stazione di Trinità la linea corre, per buon tratto, in rilevato. (In questo tronco si dovettero costruire molti manufatti per dare libero sfogo ai numerosi corsi d'acqua di irrigazione ed alle strade comunali). In seguito la linea entra nuovamente in trincea e raggiunge la stazione di Magliano Alpi.

La linea giunge quindi alla sponda sinistra del torrente Pesio, che attraversa con un viadotto a 16 luci di m. 25 ciascuna, con archi a tutto sesto e 10 archi bassi della stessa luce; questo viadotto è lungo m. 550 ed alto 60 dal letto del torrente.

In seguito la ferrovia passa in trincea, poi in rilevato, correndo parallelamente alla ferrovia in esercizio Cuneo-Bastia, fino alla stazione di Mondovì, la quale si trova circa a metà della linea.

La linea attraversa il torrente Ellero fra Mondovì-Breo e Mondovì-Carassone con un viadotto a 16 luci di m. 25, lungo oltre m. 500 ed alto m. 47 dal greto del fiume.

A 50 m. dal termine del viadotto vi è l'imboccatura della galleria di Mondovì, lunga m. 667; quindi la linea passa allo scoperto, prima in trincea e poi in rilevato, per entrare nuovamente in una galleria, detta della Pobbia, lunga m. 1125; dopo soli 60 m., imbocca una terza galleria, di S. Giovanni, la più lunga della linea, di m. 2300, per sboccare alla stazione di Vicoforte S. Michele.

Infine la ferrovia sottopassa nuovamente la strada statale N. 28, poi sovrappassa la strada provinciale per Torre Mondovì per raggiungere la stazione di Corsaglia che essa attraversa

con un viadotto in curva a 9 luci di m. 25, dell'altezza di m. 26.

Dal Corsaglia la linea, parte in trincea e parte in rilevato, scende alla stazione di Lesegno, indi raggiunge la sponda sinistra del torrente Mongia, che attraversa con un viadotto a 16 luci, di m. 25, alto m. 50, per entrare nella galleria di Lesegno, lunga m. 1297; quindi scende verso Ceva, prima in rilevato, poi in trincea, fino al Rio Martino, che attraversa con un breve ponticello.

Imbocca quindi la galleria Ferran, lunga 434 m., per attraversare poi il fiume Tanaro presso Ceva, con un viadotto in muratura a 9 luci di m. 25, ed innestarsi alla linea Torino-Savona.

L'andamento planimetrico della linea e quello altimetrico unitamente al tipo d'armamento — il più pesante adottato in Italia — consentono di sviluppare velocità di 100 km. all'ora, sia con trazione elettrica, sia con trazione a vapore.

Nuove automotrici per le FF. SS.

La nostra Rivista ha avuto occasione di occuparsi ripetutamente dei vari tipi e degli esperimenti pratici di servizio ferroviario fatto a mezzo di automotrici *Fiat*, *Michelin*, *Dunlop*, tanto in Italia quanto nei paesi esteri (1). Queste autovetture funzionanti su rotaie hanno lo scopo di sostituire sulle linee secondarie e di minor traffico i più costosi treni pesanti: la loro leggerezza e la loro rapidità permettono, anzi, di aumentare il numero delle corse in confronto ai treni ordinari,

(1) Cfr. *Le Vie d'Italia* 1932, pag. 125, 418, 441; — 1933, pag. 47, 139.

col **Voigtländer** **„Brillant“**



**non si fotografa
alla cieca**

perchè nel grande mirino a specchio
si segue l'immagine sino all'istante
dello scatto e nella grandezza natu-
rale della fotografia.

12 fotografie 6x6

su normale pellicola 6x9 da 8 pose

nessuna

difficoltà di messa a fuoco

ma tre posizioni fisse

ritratti · gruppi · paesaggi

Col celebre anastigmatico Voigtar 1:7,7 Lire 138 —

Col celebre anastigmatico Voigtar 1:6,3 otturatore
Embezet (posa, $\frac{1}{2}$ posa - $\frac{1}{25}$ - $\frac{1}{50}$ - $\frac{1}{100}$ di
secondo) Lire 210 —

Col celebre anastigmatico Skopar 1:4,5 otturatore
Compur fino a $\frac{1}{300}$ di secondo Lire 405 —

Borsa in cuoio zegrinato sempre pronta Lire 27 —

Pellicola Voigtländer 6x9, otto pose Lire 6,50

**Con un apparecchio Voigtländer ed una pellicola
Voigtländer ad alta sensibilità (23° Sch.) il successo
non vi mancherà mai in ogni tempo, in ogni luogo.**

Chiedere il listino riccamente illustrato al vostro fornitore abituale, od al Rappresentante Generale per l'Italia

CARLO RONZONI - MILANO - VIA CAPPUCCIO N. 16
= TELEFONO 85-721 =

ificato il vivo interesse che le Amministrazioni ferroviarie dimostrano per questo mezzo di trasporto destinato a risolvere i problemi di esercizio dei tronconi, naturalmente passivi.

Lo Stato, procedendo nel soddisfacimento già fatto sul materiale costruito dall'industria italiana e utilizzato in varie trasse sulle linee di Cerignola città, Cerignola-Campagna, Torino-Airasca-Saluzzo, Torino-Genova, dr.a. Torino-Firenze-Roma fino alle linee definitive sulla Roma-Formia, mentre ha già affidato la fabbricazione di un lotto di tali vetture alla Fiat (1), hanno ora fatto costruire delle nuove autovetture, ideate e costruite invece dalla Società *Breda*, i cui risultati alle prove sono stati veramente lusinghieri.

Ecco qualche dato informativo: la vettura pesa 12 tonn. e può portare 72 persone, seduti su comodi sedili trasversali; è montata su due carrelli con quattro assi. Sopra uno dei carrelli è sistemato un motore a 8 cilindri, identico a quello di cui è provvisto un ben noto tipo di automobile italiano. Il comando della vettura ha luogo indifferentemente dalle due testate, provviste ciascuna di una cabina che separa completamente il guidatore dal pubblico. La vettura è potentemente frenata su tutti gli assi con freni a comando pneumatico-idraulico; sono naturalmente previsti tutti i dispositivi di sicurezza, segnalazione, illuminazione, e tutti gli indicatori per controllare la marcia. E' previsto pure il riscaldamento invernale, che si effettua, a volontà, a mezzo della circolazione dell'acqua di raffreddamento del motore in una serie di radiatori sistemati lungo le pareti interne. La manovra dell'automotrice è più semplice di quella di una comune automobile, non esistendovi naturalmente il volante di direzione, che è sostituito da un piccolo volante destinato alla manovra del cambio di velocità semiautomatico. Il risultato delle prove eseguite prima della consegna delle vetture alle FF. SS. è stato brillante. Sulla tratta Sesto S. Giovanni-Como, le automotrici, caricate con un peso corrispondente ai 72 viaggiatori, hanno raggiunto 108 km. di velocità nel percorso in salita e 125 km. in discesa. La marcia del tutto tranquilla permette di affrontare le curve alla massima velocità senza che si risentano scosse noiose.

Questo nuovo mezzo di trasporto richiederà modificazioni forse anche assai notevoli alle usate forme di esercizio ferroviario, ma avrà certo per risultato, se largamente impiegato, di richiamare alla ferrovia molta parte della clientela che in questi ultimi anni le era sfuggita.

Le facilitazioni ferroviarie e l'economia nazionale.

Molto si discute sulle condizioni in cui, analogamente a quanto succede per le altre industrie, sono venute a trovarsi in questi ultimi anni anche le industrie dei trasporti, le ferrovie in principal modo, in conseguenza della crisi generale.

Le nostre ferrovie della rete di Stato, fortunatamente, per quanto abbiano risentito e risentano delle condizioni generali di depressione dei traffici e della concorrenza automobilistica, sono ancora ben lontane dall'accusare quelle deficienze di traffico e di bilancio, veramente impressionanti, di alcune grandi reti americane od anche di alcune Compagnie private europee, come le inglesi e le francesi. Comunque, se le nostre ferrovie non possono più, come qualche anno fa, dare ancora degli avanzi e sono costrette a contenere le spese, a ridurre il personale e a escogitare sempre nuovi provvedimenti per realizzare economie, non perciò ne ha sofferto minimamente il pubblico; anzi, con l'aumentare i mezzi, col perfezionare continuamente i servizi e col cercare di rendere questi sempre più accessibili mediante opportune e nuove riduzioni di prezzi, le nostre ferrovie continuano a svolgere e ad ampliare la loro opera benefica nell'interesse dell'economia generale.

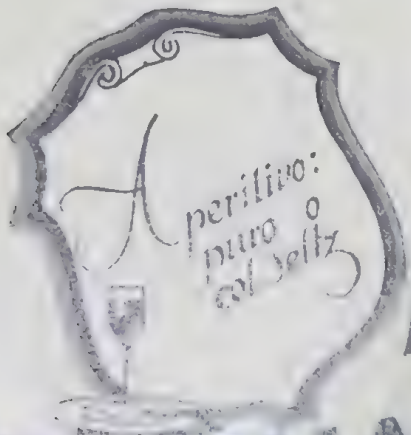
Evidentemente un esercizio di Stato non può essere considerato dal punto di vista di un esercizio privato: le Ferrovie dello Stato servono principalmente per i bisogni della Nazione e dei cittadini: ora, sotto questo punto di vista non può non dirsi che esse abbiano assolto e stiano assolvendo il compito pienamente, anche con loro sacrificio.

Non potremmo assicurare che le notevoli e frequenti riduzioni accordate in occasione di viaggi isolati e in comitiva abbiano portato o siano per apportare un guadagno per il bilancio delle ferrovie. Pensate che quando si accorda una riduzione del 70 % occorrerebbe, perchè le ferrovie fossero compensate, che il numero dei viaggiatori che ne fruisce aumentasse di 2 1/2 in confronto del numero dei viaggiatori che si servono normalmente di esse viaggiando con la tariffa ordinaria. Ora, se il numero dei viaggiatori aumenta qualche volta in occasione di tali riduzioni, l'aumento è tuttavia ben lontano da tale apporto! Sta però che, se qualche aumento nel numero dei viaggiatori si presenta — è il caso per Roma e di qualche altra località importante — questo aumento crea indirettamente del movimento, del traffico e va così a beneficio dell'economia generale.

Mai come in questi ultimi anni le nostre ferrovie si sono trovate in condizione di pressochè continua mobilitazione di materiale e di uomini, pur essendo il contingente del personale di questi ultimi stato sensibilmente ridotto. Che differenza da un tempo! Eppure tutto procede con regolarità e i forestieri che ritornano nei loro Paesi non fanno che parlare bene delle nostre ferrovie e della loro regolarità.

Sono già in costruzione un centinaio di autovetture e, nel primo lotto, altri ne seguiranno.

È in costruzione un altro tipo di autovettura di più grandi dimensioni. Mentre il modello di autovettura già approntato lungo 13 metri, il nuovo tipo di vettura avrà una lunghezza di 22 metri, pari a quella delle moderne vetture, e sarà capace di trasportare da 80 a 90 viaggiatori.



AMARO

FELSINA RAMAZZOTTI

CASA FONDATA NEL 1815
F.LLI. RAMAZZOTTI S.A. MILANO

...rà riassumiamo qui appresso il
... facilitazioni accordate nel
... delle quali alcune ancora
... che valgono a spiegare l'afflusso
... verificatosi durante le vacanze
... che per città come Roma e Mi-
... hanno rimandare ad altra stagione
... isolati perchè non si trovava più
... (verghi). Indicheremo anche, per
... l'attore, qualche facilitazione non
... già preavvisata per i mesi prossimi.

La riduzione dell'80 % è stata accordata
... in vigore per i viaggi di nozze
... da Roma per Venezia,
... e Capri.

La riduzione del 70 % è stata accordata ed
... in vigore:

per i viaggi isolati da Roma e da Roma
... in occasione della Mostra della
... Fascista:

per i viaggi in comitiva a Roma e da
... per Torino, Milano, Venezia, Firenze,
... e Bari, in occasione dell'Anno Santo;

per i viaggi di nozze a Roma per i viag-
giatori provenienti dall'estero

Col mese attuale abbiamo la ripresa dei
treni popolari, sempre col 70 % di riduzione
sul prezzo, non senza considerare che qualche
treno fruente della stessa riduzione ed avente
carattere popolare, è stato organizzato anche
durante il periodo primaverile, come per
Milano in occasione della Fiera Campionaria.

La riduzione del 50 % viene largamente
applicata, come:

nei viaggi isolati a Roma e da Roma per
Torino, Milano, Venezia, Firenze, Napoli e
Bari in occasione dell'Anno Santo;

per Torino, fino a tutto il 26 giugno, per
le manifestazioni varie della « Primavera To-
rinense »;

per Ferrara, fino a tutto ottobre, in oc-
casione delle celebrazioni ariostesche;

per Firenze, fino al 26 giugno, in occasione
della « Primavera Fiorentina »;

per Genova, fino al 16 luglio, in occasione
del « Giugno Genovese »;

per Milano, in alcuni periodi della V Espo-
sizione Internazionale d'Arte;

per Napoli, in alcuni periodi della « Pri-
mavera Napoletana »... che si prolunga al
24 settembre;

per Padova, nel giugno, in occasione della
Fiera Campionaria;

per Postumia, per la visita alle Grotte
dal 1° agosto al 30 settembre;

per Salerno-Pesto-Vietri, in alcuni pe-
riodi del luglio e dell'ottobre, in occasione
delle « manifestazioni Salernitane »;

per Palermo, Siracusa, Agrigento e Taor-
mina e da queste ad altre stazioni della Si-
cilia, fino a tutto giugno, in occasione della
« Primavera Siciliana »;

per Trieste, nel giugno, in occasione del
« Giugno Triestino »;

per Venezia, in alcuni periodi fino al 14
settembre, in occasione dell'« Estate Vene-
ziana ».

Sempre col 50 % avremo: la ripresa dei
viaggi per l'Alto Adige durante la stagione
estivo-autunnale e dei viaggi per i provenienti
dai transiti orientali alle spiagge adriatiche.
Dal 16 maggio è già andata in vigore la faci-
litazione per i provenienti dall'estero, diretti
per cura alle stazioni termali di Salsomaggiore,
Chianciano, Montecatini, S. Pellegrino, Fiuggi,
Acqui, Abano Terme, St. Vincent e Agnano.

La riduzione del 30 % è stata concessa per
i viaggi in occasione di altre numerose ma-
nifestazioni o esposizioni in varie località
d'Italia. Ricordiamo fra altro le facilitazioni
per i corsi estivi per stranieri a Venezia, Pe-
rugia, Roma, Firenze, Faenza, facilitazioni che
danno la possibilità di compiere altri viaggi a
tariffa ridotta, oltre quello in destinazione
alla località di studio.

In nessun altro Stato d'Europa si accordano
tante e così sensibili facilitazioni ferroviarie
come in Italia: l'afflusso notevole di forestieri
verificatosi in questi ultimi tempi durante
le feste pasquali principalmente, denota che
queste facilitazioni vengono favorevolmente
accolte e portano benefici effetti.

Ci sia però permesso di rivolgere una rac-
comandazione a tutte quelle industrie che
comunque, direttamente o indirettamente,
vivono del forestiero, cioè di corrispondere
anch'esse nel miglior modo con la loro opera,
e per quanto è possibile, offrendo facilitazioni
e riduzioni di prezzi. E' evidente che il sacri-
fizio e il maggior lavoro che s'impongono le
ferrovie può in parte andare frustrato nei ri-
sultati se contemporaneamente non si con-
corre anche da altra parte con analoghe fa-
cilitazioni e col miglioramento di tutti i ser-
vizi turistici ed alberghieri a rendere più facile
e gradito il soggiorno del viaggiatore nel
nostro Paese.



MICHELIN

STABILIMENTI: TORINO-TRENTO, DIREZ. COMMERC. MILANO



Il "Rex" e il "Conte di Savoia" ancorati nel porto di Genova.

SERVIZI ESPRESSI ITALIANI

NORD E SUD AMERICA

Dal TIRRENO

REX - CONTE DI SAVOIA	(Italia)
AUGUSTUS - CONTE GRANDE	"
ROMA - CONTE BIANCAMANO	"
DUILIO - GIULIO CESARE	"

Dall'ADRIATICO

SATURNIA	(Cosulich)
VULCANIA	"
NEPTUNIA	"
OCEANIA *	"

* In allestimento.

CENTRO AMERICA SUD PACIFICO

ORAZIO	(Italia)
VIRGILIO	

A U S T R A L I A

ESQUILINO	(Italia) *
REMO	"
ROMOLO	"
VIMINALE	"

ITALIA

FLOTTE RIUNITE COSULICH - LLOYD
SABAUDE - NAVIGAZIONE GENERALE

COSULICH

SOCIETÀ
TRIESTINA DI NAVIGAZIONE
TRIESTE

NAVIGAZIONE

I porti per il traffico cabotiero.

Anche durante il 1932, le statistiche del traffico mercantile di cabotaggio — scrive il *Secolo XIX* — segnano un incremento rispetto alle cifre corrispondenti dell'anno che precede. I quantitativi di merce imbarcata e sbarcata nei porti del Regno da navi in servizio cabotiero, passano da 11 milioni e 800 mila tonnellate, durante il 1931, a 12 milioni e 308 mila tonnellate, nel 1932.

Aumento questo più importante di quanto non comportino i valori assoluti delle cifre, se si tien conto che il periodo comprende una fase acuta della depressione economica mondiale, la quale ha determinato in tutte le Nazioni una sensibile contrazione del traffico marittimo in genere.

Questo servizio di cabotaggio, che si afferma oggi come elemento importantissimo degli scambi marittimi nel Mediterraneo, e principalmente fra porti del Regno, è un indizio della crescente indipendenza nostra, in un'epoca in cui gli scambi internazionali sono resi sempre più difficili dal protezionismo doganale e dalle sperequazioni economiche.

Una sana e forte politica cabotiera è anzitutto richiesta dalla conformazione geografica dell'Italia, che distende in mare ottomila chilometri di coste, che è ricca di isole, e ha bisogno di poter contare su di un sistema di trasporti agevoli, economici, insinuanti ovunque, dove il traffico, anche il minuscolo traffico locale, lo richieda.

Che il Regime segua ormai decisamente questa tendenza, lo vediamo nello sviluppo meraviglioso dei lavori nei piccoli porti, in ogni regione della Penisola e delle isole: a Ventimiglia, in aggiunta ai quattro pennelli costruiti nel 1928 a levante della foce del Roja, se ne aggiunge un quinto nel 1932, a più sicura difesa dell'ancoraggio; a San Remo, a Porto Maurizio e a Oneglia, dove più intensa e più caratteristica è l'impronta cabotiera del movimento portuale, sono in corso di ultimazione o ultimati del tutto i prolungamenti dei moli foranei, le escavazioni, i banchinamenti, e la installazione delle grue per il sollevamento delle merci, mentre un vasto progetto, di prossima attuazione, prevede la costituzione del grande porto cabotiero di Imperia.

Proseguendo lungo la costa e tralasciando i lavori grandiosi di Savona e Genova, particolarmente destinati al grande traffico marittimo, troviamo a Sestri Ponente e a Zoagli, Terenzio e a Lerici, opere considerevoli di miglioramento di scali, porti e ancoraggi. A Carrara la banchina di caricamento dei marmi, che una volta era in mare, è stata rialzata, tanto disagio, pericolo e perdita

di tempo per i velieri, oggi è completamente difesa da un frangi-onde, mentre è in corso di costruzione un prolungamento di 20 metri del molo di ponente. A Viareggio, patria di un buon terzo delle nostre navi cabotiere, il nuovo porto è quasi ultimato, ed è in continuo dragaggio il canale di Burlamacca.

A Marina di Pisa è stato costruito un ciclopico muraglione in massi artificiali, a difesa dell'ancoraggio per piccole navi; alle Isole di Gorgona e di Giglio si costruirono moli, pennelli di difesa ed escavazioni per assicurare un fondale di 4 metri. Analoghi lavori furono fatti a Portoferraio, Marciana Marina, Rio Marina, Portolongone, nell'Isola d'Elba e all'Isola di Capraia.

A Fiumicino si sta prolungando di 120 metri la banchina di cemento armato sulla sinistra del Tevere, a valle del ponte girevole di ferro, e di 60 metri la banchina a monte del ponte, sulla destra del fiume.

Questo porto-canale, che costituisce l'accesso ai porti fluviali romani di Ripa Grande e di San Paolo, quando sarà sistemata e difesa la foce del Tevere con opere appropriate, permetterà alla Capitale di essere collegata direttamente col Mediterraneo, mediante navi fino a un migliaio di tonnellate, che già fin d'ora, pur con disagio e pericolo, raggiungono la Città eterna, segnando nel 1932 un movimento complessivo di navi di circa 250 mila tonnellate.

A Porto d'Anzio, importanti lavori furono intrapresi e condotti a termine di recente. Il prolungamento del molo Innocenziano, le escavazioni e il banchinamento rendono questo porto sicuro alle navi di piccolo tonnellaggio anche durante le terribili traversie di libeccio.

I lavori di Terracina e di Sperlonga, per la sistemazione della foce del Badion e per la costruzione del porto, debbono essere posti in relazione con le grandi Bonifiche Pontine, e con le prossime esigenze della regione.

A Gaeta, Formia e Ponza, e soprattutto nel Golfo di Napoli, a Torre del Greco, Torre Annunziata, Massalubrense, Capri, Sorrento, Ischia e Baia, si sono in questi ultimi anni rafforzate opere, scavati porti, prolungati moli e dighe, mentre ad Amalfi e soprattutto a Salerno si intrapresero lavori di grande importanza, prolungando per varie centinaia di metri gli antemurali, sopraelevando le banchine e rafforzando i moli.

Il Porto di Paola, non ancora finito, racchiude 125 mila metri quadrati di ottimo e sicuro fondale, per le piccole navi. Un grande faro nuovissimo completa le opere portuali del luogo, che costano fino a oggi oltre 25 milioni di lire.

Ancora in Calabria si intrapresero lavori per un importo di 27 milioni di lire; a Reggio per creare una darsena per piccoli bastimenti a nord dell'attuale banchina-porto e per sistemare le banchine danneggiate dal terremoto, e a Crotone per migliorare il vecchio porto e per costruire un nuovo molo pontile.

IN OGNI CASA OLIO DANTE



Fot. M. Comazzi
della S. A. C. C. C.

questi lavori sono fatti in previsione
e con l'assistenza dello sviluppo agricolo e
nella regione trascurata per se-
coli in via di sviluppo e promettentissima

La enumerazione di queste opere
non si esaurisce, menziona al lettore, non
solo i nuovi porti di Gallipoli,
Gavazzio, Molfetta, Bisceglie,
ma tutti i porti minori delle Puglie
e tutti i porti creati dalle fondamenta, e
il nuovo porto di Manfredonia,
la sua importanza cabotiera per la ric-
chezza della regione Appula e Gar-
gano, e per la insufficienza della rete ferro-
viaria.

I porti di Trapani, San Vito Chietino, Or-
tore, Giulianova, Grottammare, San-
to Spirito del Tronto, soddisfanno insieme alle
esigenze del traffico cabotiero e del servizio
per le navi da vela di altri approdi, ri-
spostando dell'Adriatico settentrionale,
Fiume, Cattolica, Rimini, Cesenatico, fino a
Comacina e Venezia.

Sulle coste istriane e liburniche, almeno in
due località si provvede alla sicurezza delle
navi piccole ed al loro facile e comodo approdo

per le operazioni di banchina, con spese che si
valutano nel decennio del Regime in media a
tre milioni di lire all'anno.

Passando ai porti minori delle Isole si
dovrebbe dire di Trapani, Sciacca, Porto Em-
pedocle, Licata, Siracusa e Riposto in Sicilia;
e Terranova, Porto Torres, Arbatax e Carlo-
forte in Sardegna. Ma la enumerazione è già
lunga. Basti dire che in tutte queste località
ed in rapporto alle cresciute esigenze dei re-
lativi entroterra, sono predisposti mezzi por-
tuali ed attrezzature nuove per il traffico
cabotiero della nuova Italia.

Mentre questo gigantesco programma che
importa complessivamente varie centinaia di
milioni, si realizza negli scali minori, nei
grandi porti si afferma la tendenza a desti-
nare speciali bacini e banchine apposite alle
navi di cabotaggio, con fondali più adatti e
con minore intralcio per il grande traffico
oceanico. Questo concetto si realizza a Genova,
a Livorno, a Bari, Napoli e Catania.

Così la politica Fascista arricchisce l'Italia
di un patrimonio incalcolabile. Il cabotaggio
italiano, assecondato da questo magnifico
complesso di attrezzatura e di opere, trarrà
gli elementi della sua nuova prosperità.

BENZOFIL

NUOVO SUPERECONOMIZZATORE DI BENZINA BREVETTATO

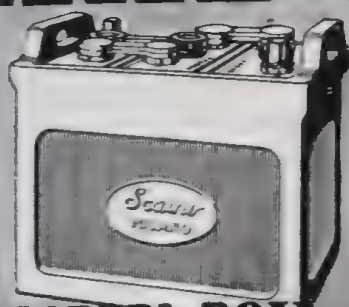
ECONOMIZZA IL 30 % - NON CORRODE - AUMENTA IL RENDIMENTO DEL MOTORE

RICHIEDERE SCATOLE DI PROVA PER 50 LITRI DI BENZINA - LIRE SEI

CONCESSIONARIA GENERALE O. P. R. A. - PIAZZA ELEONORA DUSE, 1 - MILANO - AGENZIE IN TUTTA ITALIA

BATTERIE SCAINI

**REALMENTE
ITALIANE
DI NOME
E DI FATTO**



**VERAMENTE
OTTIME
IN TUTTO
E PER TUTTI**

Soc. An. ACCUMULATORI BOET. SCAINI MILANO

GLOBOIL

LUBRIFICANTI MATTER - MESTRE



**Vantaggiose combinazioni
di viaggi con gli splendidi
transatlantici delle linee
italiane**

**REX • CONTE DI SAVOIA
AUGUSTUS • ROMA
CONTE GRANDE
SATURNIA • VULCANIA**

**VIAGGI CIRCOLARI IN AMERICA
ORGANIZZATI DALLE SOCIETÀ TURISTICHE:
AMERICAN EXPRESS • COMPAGNIA ITALIANA
TURISMO (CIT) • WAGONS-LITS/COOK •
WAGONS-LITS**

**PRENOTAZIONI PRESSO GLI UFFICI DELLE
DEDETTE SOCIETÀ E PRESSO GLI UFFICI
ITALIA FLOTTE RIUNITE • COSULICH S.T.N.**

**PILLOLE
di
SANTA FOSCA
O DEL
PIOVANO**

**DUE SECOLI DI CRESCENTE SUCCESSO
PRESERVANO DA MALATTIE**

*Esercitano una benefica azione allo stomaco,
stimolano le funzioni del fegato, curano la
stitichezza e le sue dannose conseguenze.
Inscritte nella Farmacopea Ufficiale Italiana*

Scatola di 60 pillole Lire 3,30 (ovunque)

FARMACIA PONCI VENEZIA

LAGOMARSINO



**LA PIÙ ANTICA E COMPLETA
ORGANIZZAZIONE ITALIANA
SPECIALIZZATA IN MACCHINE
ADDIZIONATRICI
CALCOLATRICI
CONTABILI
MILANO
PIAZZA DUOMO 21**

TURISMO

Un servizio automobilistico di Gran Turismo per la visita dei Castelli Romani.

E' stata inaugurata all'inizio del mese di maggio la nuova autolinea di « gran turismo » istituita dall'Azienda Tranvie e Autobus del Governatorato di Roma, per facilitare la visita dei Castelli Romani. L'iniziativa è quanto mai lodevole, poichè questo mezzo permette al turista di conoscere la bella e suggestiva regione dei Colli Albani, nel breve giro di 9 ore, con un itinerario interessantissimo di oltre 100 km. di sviluppo e che comprende tutte le più interessanti località della zona. Citiamo fra queste, quelle per le quali è previsto non il solo transito dell'abitato, ma anche la fermata: Grottaferrata (visita all'Abbazia) - Marino - Villini di Marino (Lago di Albano) - Castel Gandolfo - Albano - Ariccia - Madonna di Galloro - Lago di Nemi (visita al Museo delle navi imperiali, facoltativa) - Nemi - Genzano - Monte Cavo (piazzale di Monte Cavo, tempio di Giove) - Rocca di Papa - Frascati.

Il costo del biglietto (a tariffa unica, per l'intero percorso) è modesto: L. 40, e com-

prende anche il servizio di illustrazione dei monumenti e delle località (per l'ingresso ai quali non è dovuto alcun supplemento), nonché il dono di una piccola monografia descrivente il giro turistico. Con l'aggiunta di L. 10 al prezzo del biglietto si ha diritto alla colazione servita in vetta al M. Cavo (m. 949) nei locali dell'ex-Monastero.

L'orario del servizio è il seguente: si parte da Roma (via Gaeta) alle ore 9 del mattino e si rientra alla capitale alle 18,10; nel periodo dalla primavera all'autunno si faranno due corse settimanali (il giovedì e la domenica). A richiesta del pubblico, e per veicoli completi, il giro potrà essere effettuato anche in altri giorni oltre quelli indicati.

La strada della Sighignola riaperta al pubblico.

Il Comune di Lanzo d'Intelvi ha condotto recentemente a termine i lavori di sistemazione di quella interessante strada della Sighignola che, auspicando L. V. Bertarelli, il Touring aveva fatto costruire nel 1913 per creare un accesso alla magnifica « vedetta » sul Lago di Lugano e su amplissima cerchia di monti all'ingiro.

L'opera di riattamento eseguita dal Comune di Lanzo, ha trovato — anche per interessamento del Touring — una favorevole valutazione da parte delle autorità militari, le quali, considerando l'alto valore turistico della strada e della meta cui adduce, hanno tolto

Le candele SIEMENS SINTERKORUND sono le candele di fiducia per l'automobilista esigente.



Si adattano ottimamente a tutti i motori, anche a quelli da corsa, i quali ultimi sottopongono i materiali componenti le candele ad uno sforzo rilevante.

Le candele Sinterkorund hanno superato nella pratica le previsioni dei tecnici; esse sono le candele che non deludono.

Pochi tipi con campi di applicazione veramente estesi.

**Prezzo da L. 15 — a L. 19,50
a seconda del tipo.**

Chiedete l'opuscolo SH 4765 a
che Vi verrà inviato gratuitamente.

**SIEMENS - SOCIETÀ ANONIMA
SEZIONE APPARECCHI**

3, Via Lazzaretto — **MILANO** — Via Lazzaretto, 3

ROMA **TORINO** **TRIESTE** **GENOVA**
Piazza Mignanelli, 3 Via Mercantini, 3 Via G. Galati, 24 Via Cesareo, 12

Le iscrizioni dovranno pervenire alla Sede dell'Ente, anche le escursioni a Cortina e a Roma in via Giustiniani 5, o al Comitato per le Crociere in Milano, via Silvio Pellico 8, oppure presso le Sezioni e Delegazioni dell'Ente.

Il Congresso internazionale d'alpinismo a Cortina e due manifestazioni d'Arte.

In occasione del Congresso, già annunziato in un precedente fascicolo, e che si prevede si svolgerà presso data l'adesione ad esso di numerosi stranieri, si apriranno in Cortina dal 15 luglio al 14 settembre p. v., una *Mostra di pittura di alta montagna*, riservata ai pittori italiani e una *Mostra di fotografia d'alta montagna*, pure riservata ai professionisti e amatori italiani.

Nei giorni del Congresso (10-14 settembre) le Fonderie praticheranno ai partecipanti lo sconto del 70% sul prezzo del biglietto di andata ritorno da tutte le stazioni della rete dello Stato.

Facilitazioni delle Compagnie di Navigazione ai partecipanti alla Fiera del Levante.

L'Ente Autonomo Fiera del Levante di Bari comunica che sono già state concesse facilitazioni importanti dalle Compagnie di Navigazione italiane tanto per chi parteciperà

La Fiera del Levante di Bari, che si svolgerà dal 15 luglio al 14 settembre p. v., sarà la più importante manifestazione turistica e commerciale della stagione.

Le iscrizioni dovranno pervenire alla Sede dell'Ente, anche le escursioni a Cortina e a Roma in via Giustiniani 5, o al Comitato per le Crociere in Milano, via Silvio Pellico 8, oppure presso le Sezioni e Delegazioni dell'Ente.

Il Congresso internazionale d'alpinismo a Cortina e due manifestazioni d'Arte.

In occasione del Congresso, già annunziato in un precedente fascicolo, e che si prevede si svolgerà presso data l'adesione ad esso di numerosi stranieri, si apriranno in Cortina dal 15 luglio al 14 settembre p. v., una *Mostra di pittura di alta montagna*, riservata ai pittori italiani e una *Mostra di fotografia d'alta montagna*, pure riservata ai professionisti e amatori italiani.

Nei giorni del Congresso (10-14 settembre) le Fonderie praticheranno ai partecipanti lo sconto del 70% sul prezzo del biglietto di andata ritorno da tutte le stazioni della rete dello Stato.

Facilitazioni delle Compagnie di Navigazione ai partecipanti alla Fiera del Levante.

BOLZANO-GRIES

Centro delle Dolomiti

Delizioso soggiorno estivo-autunnale. — Punto di partenza della «Strada delle Dolomiti» e per le più suggestive escursioni turistiche ed alpinistiche.

Grandioso Stabilimento balneare «LIDO-BOLZANO»

5 ferrovie di montagna — 40 linee automobilistiche di gran turismo.

Informazioni e Prospetti: AZIENDA DI CURA BOLZANO

alla IV Fiera di Genova, in quanto per le merci-campioni, visitatore, quanto per le merci-campioni.

La Compagnia Adriatica di Navigazione ha concesso il 50 per cento di riduzione, con validità 60 giorni, per le provenienze da Alessandria d'Egitto, dall'Egeo e dagli altri scali esteri del Levante. Le merci godranno il 50 per cento di riduzione sino a un massimo di due tonnellate di peso o, rispettivamente, di due mc. di volume.

La Società di Navigazione Toscana ha del pari aderito al 50 per cento di riduzione per espositori, visitatori e campioni.

La Società Venetiana di Navigazione a Vapore ha concesso del pari il 50 per cento, escluso il vitto e la tassa di traversata del Canale di Suez, tanto agli espositori e visitatori quanto ai campioni.

Segnalazioni di itinerari turistici della Grande Genova.

Per favorire l'indicazione di itinerari turistici della Grande Genova, il Comune e l'Associazione per lo Sviluppo del Turismo Ligure, hanno predisposto una completa apposita segnalazione.

A Voltri, a Pontedecimo e a S. Ilario di Nervi sono stati apposti grandi cartelloni a colori, con richiami luminosi e con la scritta in 4 lingue, per indicare ai turisti automobilisti che entrano a Genova dai suindicati punti, tre

itinerari di attraversamento della città: il primo segue la via del mare, il secondo quella del centro, e il terzo la strada a monte.

Gli itinerari sono indicati sui cartelloni con linee rispettivamente di colore bleu per l'itinerario a mare, bianco per quello del centro e rosso per quello a monte.

A partire da questi cartelloni il percorso viene segnalato da frecce luminose colorate in bleu, in bianco e in rosso a seconda dell'itinerario che si preferisce, e contraddistinte con i numeri 1, 2, 3.

In tal modo il forestiero diretto a Genova e che intende attraversare la città potrà scegliere l'itinerario più confacente al proprio gusto, senza essere costretto a fermarsi per domandare informazioni ai passanti o ai vigili, e senza ingombrare la circolazione urbana con inutili deviazioni dall'itinerario che vuole percorrere.

Nuovi valichi di frontiera.

Con recente Decreto del Capo del Governo agli elenchi dei valichi della frontiera terrestre del Regno attraverso i quali è consentito il passaggio delle persone munite di documenti prescritti per l'attraversamento del confine, sono aggiunti i valichi di Blaski Gaj, Pozzi Baricevich, Monte Secco e Malpaga (confine italo-jugoslavo, provincia di Zara), che saranno aperti al transito delle persone munite di tessera di frontiera.

«STELLA BIANCA»

La copertura di assoluta fiducia per qualsiasi condizione di impiego.

«SUPERFLEX» NORMALE

La copertura che assicura il massimo rendimento economico per tutti gli usi normali.



S P O R T

Ginnastica.

La Coppa Federale Tullo Morgagni, risultato dell'anno prima, è stata vinta dalla Lombardia si classificò prima, seguita dalla Liguria, dall'Emilia e dal Piemonte. Nella disputa di quest'anno la Lombardia è prima classificata, seguita dalle stesse regioni e nella classifica individuale si è nuovamente un lombardo, il capitano P'alloro. Da questo risultato si vede che la ginnastica dei giovanissimi è in ascesa sulle posizioni dell'anno precedente. La Lombardia ha, quest'anno, dato un risultato superiore a quello del 1932, infatti i distacchi nel punteggio della classifica individuale sono stati minimi nella seconda edizione della Coppa Morgagni. La Sardegna ha compiuto un formidabile passo innanzi, mentre il Lazio è precipitato nella classifica. Un miglioramento sensibile è stato ottenuto dalla Campania.

Ma più che questi balzi regionali, ciò che si deve rilevare nella seconda disputa della Coppa è il sensibile miglioramento collettivo ottenuto nell'attrezzistica. Ciò si deve attribuire al fatto che quest'anno non erano più stati ammessi elementi della vecchia categoria juniori, mentre tutti i partecipanti erano veramente dei principianti che in un anno avevano saputo raggiungere un livello più che confortevole. Assenti campioni come Perego e Amedeo, l'omogeneità dei concorrenti apparve assai soddisfacente e le squadre non presentarono squilibri troppo evidenti. Avvenne perciò che la lotta fu molto sostenuta ed incerta, tanto che al termine delle gare attrezzistiche, Lombardia, Piemonte, Emilia e Sardegna si trovarono ancora ben riunite. Toccò alle gare atletiche di decidere definitivamente la classifica e si dovette constatare che in queste specialità la massa dei concorrenti era assai meno preparata che non nell'attrezzistica. Fu proprio a questo punto che la squadra lombarda si avvantaggiò. Ciò dimostra che gli istruttori lombardi si erano messi sulla buona via. In complesso si notò la poca preparazione nel getto del peso, nel salto in alto e nella corsa, mentre un lieve miglioramento si registrò invece nella corsa degli ottanta metri, nella quale tre concorrenti

Oh! come è bello farsi abbronzare dal sole,

ma con

CREMA NIVEA od OLIO NIVEA

(olio filodermico)



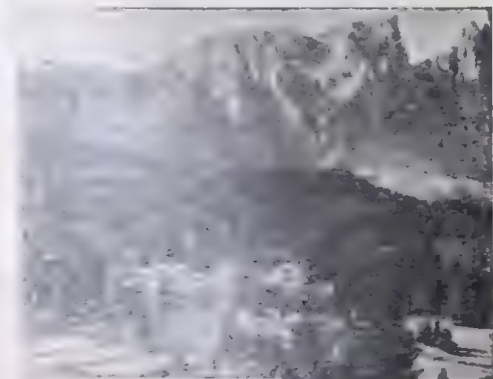
Fuori dunque all'aperto, all'aria ed al sole! La Crema Nivea ha un effetto gradevolmente rinfrescante nei giorni caldi, mentre l'Olio Nivea negli abbassamenti di temperatura, o comunque nel tempo fresco, protegge contro i raffreddori. Crema Nivea ed Olio Nivea contengono, unici in questo fra tutti i cosmetici del mondo, l'Eucerite, affine alla pelle, perciò si può dire che è quasi la stessa natura, che ce li ha dati e niente pertanto li può sostituire, neppure le imitazioni che vengono raccomandate come « altrettanto buone ».

Non prendere mai bagni di sole col corpo bagnato.

Crema Nivea: Scatole da L. 1,80 a L. 6, tubetti da L. 3 a L. 4,50.
Olio Nivea: Flaconi da L. 2,50 a L. 7,50.

BEIERSDORF S. A. IT., MILANO, Viale Monza 285, Rep. Precoito.

Per la visita nella Zona delle DOLOMITI



La zona delle Dolomiti.

CAREZZA AL LAGO il centro incantevole alpino
Vi aspetta. Ritrovo ideale
per Riposo, per Alpinismo e Sport. Un'ora da Bolzano.

IL GRAND HÔTEL CAREZZA

con le Ville annesse

ROSA, ERICA & WALDHAUS

Camere per turisti L. 9 a L. 12 | Ristorante alpino { Colaz. L. 12,50
Alta Stagione > 10 > 16 | Cena > 15 —
Pensione con camera da L. 42, in Luglio-Agosto da L. 48.

Ai Soci del T.C.I. e del C.A.I. ribasso del 10 % per alloggio e pasti e 5 % sulle pensioni (accordi speciali escluso).

Per Informazioni rivolgersi: Direttore E. ROHR (Socio del T.C.I.) o agli Uffici Informazioni e Propaganda del T.C.I. e del C.A.I.

Il ring contro Sharkey per il Campionato del Mondo. Locatelli sarà il terzo italiano a tentare la maggior affermazione. Il primo fu infatti Bernasconi, che però dovette cedere a Milano al negro Al Brown. I tecnici pensano che Locatelli sia il meglio indicato all'Italia sportiva il vanto di possedere il titolo pugilistico mondiale.

fine aprile il Campionato ebbe una pausa per consentire alla squadra nazionale di misurarsi con i forti squadroni di Cecoslovacchia e Inghilterra. La classifica della maggior competizione nazionale era allora la seguente: **Divisione Nazionale A:** Juventus p. 43; Ambrosiana-Inter p. 38; Bologna p. 35; Roma p. 34; Napoli p. 33; Fiorentina p. 31; Torino p. 29; Genova 1893 e Milan p. 28; Lazio p. 26; Padova e Triestina p. 25; Palermo p. 24; Pro Vercelli p. 23; Alessandria p. 20; Casale p. 17; Pro Patria p. 14; Bari p. 13. Nella **Divisione Nazionale B** la lotta era ancora molto aperta. Infatti questa era la classifica: Livorno e Brescia p. 40; Modena p. 34; Novara p. 30; Verona p. 29; Spezia p. 28; Comense e Vigevanesi p. 26; Sampierdarenese p. 23; Legnano e Messina p. 22; Cremonese e Serenissima p. 21; Cagliari p. 18; Atalanta e Grion p. 17; Pistoiese p. 16.

Locatelli è un pugile attivo e ambizioso ai fini della sua carriera ascensionale, perché lo pone in vista per combattimenti in America. L'avversario, che egli ha battuto dopo una lotta scintillante per brio e per tecnica, aveva combattuto per ben due volte contro l'italo-americano Tony Canzoneri, detentore del titolo mondiale dei leggeri, senza per altro poter strappare il Campionato, per il quale i pugili si battono durante la loro faticosa carriera. La vittoria di Londra apre la via a Locatelli, il quale non nascose mai la sua ferma speranza di poter un giorno incontrarsi con il Canzoneri. Si sa che offerte gli sono già state fatte da impresari degli Stati Uniti. Tutto lascia ritenere che entro l'anno Locatelli possa essere in lizza per il Campionato del Mondo. E se in questo mese Carnera potrà

Calcio.

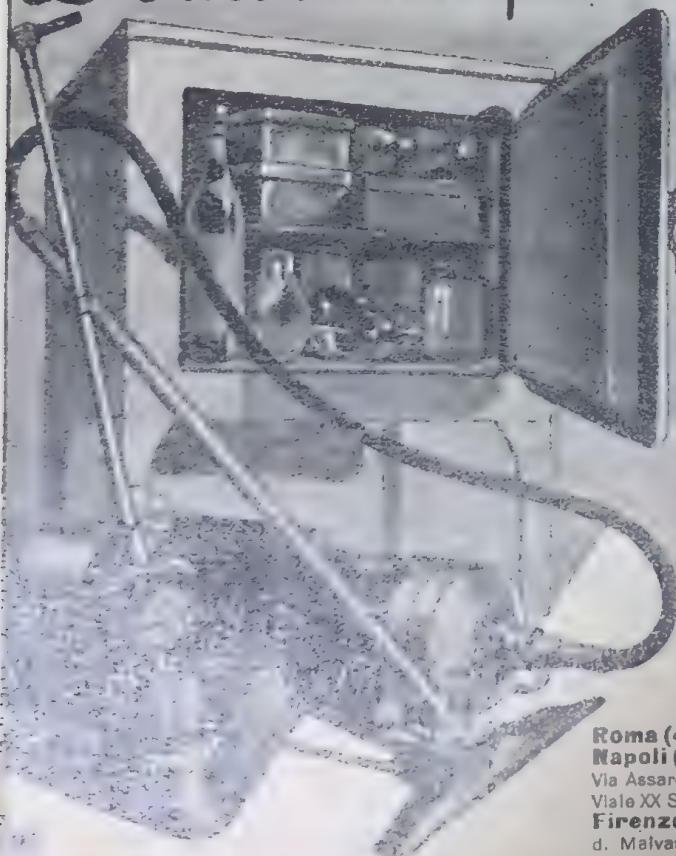
La **Mille Miglia** non ci ha fatto assistere quest'anno al crollo dei records, e per quanto

Automobilismo.

La **Mille Miglia** non ci ha fatto assistere quest'anno al crollo dei records, e per quanto

L'ornamento più bello della casa è un

ELECTRO-LUX



L'aspirapolvere ELECTRO-LUX

pulisce, disinfetta appartamenti, tappeti, tende, arazzi, mobili imbottiti, ecc.

La Lucidatrice ELECTRO-LUX

conserva e lucida perfettamente parquets, pavimenti in piastrelle, mosaici, linoleum, ecc.

Il Frigolux Gioiello

senza motore, senza compressore, senza circolazione d'acqua, conserva le vivande, e produce il ghiaccio che Vi abbisogna.

PRODOTTI NAZIONALI

Chiedete dimostrazioni gratuite e non impegnative al Vostro domicilio.

S. A. ELECTRO-LUX

Piazza Crispi, 3

MILANO

Telefono 89-351

FILIALI:

Roma (4) - Via Sistina, 15 - Tel. 42-734 - Torino - Corso Oporto, 29 - Tel. 47-892
 Napoli (107) - Via Giorgio Arcoleo, 15 (Galleria Vittoria) - Tel. 27-610 - Genova -
 Via Assarotti, 7 - Tel. 51-253 - Bologna - Via Farini, 26 - Tel. 23-421 - Trieste -
 Viale XX Settembre, 4 - Tel. 70-08 - Palermo - Via Riccardo Wagner, 9 - Tel. 10-859
 Firenze - Via dei Pecori, 1 - Tel. 25-046 - Venezia (San Giuliano) - Ponte
 d. Malvasia, 5492 A - Padova - Via del Santo, 16 - Verona - Via Stella, 15.

La gara fu una qualche asso che tutte le
 perché le medie prece-
 esser migliorate, pure era
 senza l'intervento ufficiale
 polizzatrice della vittoria e
 specialissima.
 registrate velocità
 nel progresso,
 si avverte da quando la
 disputata, non sminuisce
 della gara e tanto meno
 hanno partecipato,
 su strade aperte al
 limite oltre il quale
 i conduttori possono
 disposti a tutto
 e strappare la vittoria,
 come essi abbiano
 sempre, special-
 vi è assoluto bisogno;
 la vittoria è già in pugno non
 tattica arrischiarla per la sod-
 oltre che gli avversari
 il tempo. Quest'ultima
 sempre esser rimandata senza
 occasione.

D'altra parte è sempre una bella prova
 a quasi 109 km. orari per
 105 km. quanti cioè rappresentavano il per-
 della Mille Miglia 1933-XI. Il vincitore fu
 Nuvolari, che dopo aver lasciato che il suo com-
 pagno di squadra Borzacchini tirasse veloce-

mente la gara nella prima fase, entrò poi in lotta
 dopo il passaggio di Roma. Il corridore manto-
 vano non aveva infatti altro serio avversario
 che Borzacchini; e quando questi fu eliminato
 dalla gara, nessuno poté disturbarlo. Si era
 fatto credere che il tedesco Brautschisch con
 Mercedes potesse essere un avversario temi-
 bile, ma il difensore dell'automobilismo germa-
 nico non è della classe di Caracciola e la sua
 macchina non era preparata come quando
 vinse nel 1931 la bella prova dell'A. C. di
 Brescia.

Meritano di esser registrate le classifiche
 delle varie categorie e precisamente: *Classe*
1100 cmc.: Eyston-Lurani che con M. G. vin-
 sero alla media di 91,576, incalzati ad un mi-
 nuto e mezzo dall'altra M. G. di Howe-
 Hamilton; *Classe 1500 cmc.*: Berrone-Carra-
 roli su Alfa Romeo alla media di 93,521; *Classe 2000 cmc.*:
 Foligno Comotti su Alfa Romeo alla media di 98,882; *Classe 3000 cmc.*:
 Nuvolari-Compagnoni su Alfa Romeo alla
 media di 108,575; *Classe oltre 3000 cmc.*:
 Strazza-Gismondi su Lancia alla media di
 97,217; *Guide interne*: Sperti-Donnini su
 Alfa Romeo alla media di 92,526; *Vetture*
utilitarie fino a 1100 cmc.: Ricci-Maggi su
 Fiat alla media di 86,720; *Vetture utilitarie*
oltre 1100 cmc.: Marinelli-Tragella su Bianchi
 alla media di 87,277.

Il *Gran Premio di Monaco*, disputatosi il
 23 aprile, ha suscitato una volta ancora un

UNA
 MAGNIFICA ISTANTANEA
 CON PELLICOLA

SELOCHROME



KRAUSS PEGGY II

**l'ultima conquista
 della fotografia!**



36 fotografie mm. 24x36 da 1 rotolo di pellicola di m. 1,60

**La KRAUSS PEGGY II con
 telemetro per la messa a fuoco
 e ottica Schneider Xenon 1:2
 L. 1290**

In vendita presso i migliori rivenditori - CATALOGO GRATIS

Soc. An. «A-Z.» - MILANO - Via Cosimo del Panto, 19

...sua quinta edizione. Per la prima volta, la vittoria toccò a Bugatti con Willy Walch, fus e Chron. L'anno scorso fu invece Nuvolari che con l'Alfa Romeo batté anche i tempi precedenti, con un meraviglioso duello con il compagno di squadra, il tedesco (raccòla).

Quest'anno la lotta fu entusiasmante tra i due grandi assi italiani, Varzi alla guida della Bugatti e Nuvolari con l'Alfa Romeo. Nessuno degli altri concorrenti riuscì mai a portarsi dinanzi ai due campioni, che sembravano dominare ben da lontano tutti gli avversari. Essi seppero offrire al pubblico uno spettacolo quanto mai vario, perchè si alternarono infinite volte al comando, producendosi in virtuosismi e qualche volta acrobatici superamenti. Negli ultimi dieci giri essi si abbandonarono alla lotta senza quartiere e Varzi — che quando ha a disposizione un mezzo meccanico effi-

ciente non è secondo per ardimento, tecnica e capacità a Nuvolari — riuscì a superare l'avversario connazionale che negli ultimi giri fu anche tradito dalla macchina, quando Varzi lo aveva già superato.

La tradizione del miglioramento dei tempi in ogni edizione della corsa non venne interrotta neppure quest'anno, ed anzi la media registrò un balzo di due chilometri in confronto della media di 89,822 del 1932. Infatti Varzi percorse i 318 km. in 3, 27' 49" $\frac{2}{5}$ alla media di km. 91,808.

Il Circuito Pietro Bordino di Alessandria volò sotto l'imperversante maltempo, segnò una nuova affermazione di Nuvolari (Alfa Romeo-Pirelli) che vinse abbastanza agevolmente coprendo la distanza di km. 120 alla media di 115 km. 452.

Motociclismo.

Una delle prove più interessanti del motociclismo nazionale è indubbiamente la grande prova di velocità da Milano a Napoli, ideata dalla *Gazzetta dello Sport*, della quale non si possono dimenticare le benemerite organizzative in ogni campo dello sport, anche se ha rinunciato a talune organizzazioni dopo aver dato l'esempio e segnato la strada ai successori. La Milano-Roma-Napoli ha una tradizione brillante che l'esito di quest'anno non solo ha conservato, ma ha reso ancor più

Per viaggiatori moderni

sistemi moderni!

Acquistate per i vostri viaggi i

"B. C. I. TRAVELLERS' CHEQUES"

Assegni per viaggiatori della

BANCA COMMERCIALE ITALIANA

in Lire italiane, Franchi francesi, Marchi, Sterline e Dollari,
venduti franco di commissione e spese

OPUSCOLO SPIEGATIVO PRESSO TUTTE LE FILIALI DELLA
BANCA COMMERCIALE ITALIANA

...fatti d'influenza. Ne risulta una trattazione delle condizioni ... attraverso i secoli. Lo studio vuol ... che le necessità della Sardegna ... necessità d'un popolamento ... estensione. Ampie note biblio- ... diligente trattazione.

MARTINORI. — *Via Salaria, Via ... Roma, MCMXXXI, A. IX.*
Via Patinaria, Via Ti- ... Roma, MCMXXXII, A. X.

... fanno parte della colle-
... *Maestre d'Italia* esclusiva fatica
... sono già apparsi la *Via Fl-*
... *Via Cassia*. Il 1° volume illustra la
... a Porto d'Ascoli con le deviazioni
... *Antrodoco-Aquila*, il 2° la
... *Osteria Creta sulla Salaria*,
... *Tivoli*. Di queste antiche
... *Itinerario topografico e*
... *monumenti e le testimonianze*
... *via vi depositarono i secoli*. La
... *dei rilievi, delle notizie,*
... *che si susseguono nel testo e si mol-*
... *in numerose note, testimoniano d'una*
... *del cui indirizzo e del cui scrupolo è*
... *la dedica d'uno dei due volumi*
... *dell'archeologo inglese Tommaso*
... *Ashby*

ALBERTO FERRERO DELLA MARMORA. — *Viag-*
gio in Sardegna. — Prima traduzione ita-
liana del Prof. Martelli. Edizioni della Fon-
dazione « Il Nuraghe », Cagliari, 4 volumi
di circa 3000 pagine: L. 200.

Dopo la pubblicazione in italiano del quarto
libro di questo « Viaggio » sotto il titolo « Itine-
rario dell'Isola di Sardegna » fatta nel 1918 da
Pasquale Morica, appare ora nella prima tradu-
zione integrale italiana, a cura del Prof. Martelli,
l'opera completa. Il merito dell'iniziativa, che fa
rivivere un'opera ormai rintracciabile appena nelle

biblioteche, va GIAM.

... che tanto fa'ca, l.
... dei suoi costulificio Viags
... sua letteratura. C., Carrara,

I 4 volumi dell'edizio-
riprese in cui il Lamarmora e storico-artistico
venne pubblicando le varie p: dintorni, pre-
Il giudizio sulla classica opera e geografiche e
sta riedizione a distanza di tanquario com-
del Lamarmora è tuttora viva;
geologiche, archeologiche, geogr,
le sue considerazioni economico-s nella par-
anche oggi valore capitale. ivorno,

Se si pensa all'apporto che la straordina-
talogazione e descrizione di materiale ha da-
alla ricostruzione archeologica dell'isola; e come
se ne fissi qui la completa conoscenza geografica;
all'immane sforzo, data la scarsità dei mezzi
tecnic, di precisarne la storia geologica, ai sug-
gerimenti di bonifica, ecc., questo « Viaggio » ap-
pare veramente un monumento, e la figura del
Lamarmora prende la fisionomia d'un genio tu-
telare dell'isola.

MARIO SANVITO. — *Il « diavolo rosso » a Va-*
rese. — Pag. 112 con tav. f. t. Istituto Edi-
toriale Cisalpino, Varese, 1932-X: L. 3.

Il cinquantenario garibaldino (il « diavolo rosso »
è appunto Giuseppe Garibaldi) ha porto l'occa-
sione a vari studiosi di illustrare i rapporti tra
la propria città e l'Eroe dei Due Mondi. Varese
vanta in questo campo una tradizione nobilissima,
e bene ha fatto l'A. a ricordare le epiche vicende
che vi si svolsero tra il 1848 e il 1859.

GIAN GABRIELE MONTELLA. — *Le Guardie*
Gialle al Fronte. — Pag. 263. Ed. L. Cappelli,
Bologna, 1923: L. 10.

I passati e i recenti eroismi delle Guardie di Fi-
nanza, noti a troppo pochi, aspettavano una nar-
razione che li mettesse nella luce degna della loro
grandezza. Questo è il compito che l'A. ha assolto
in questo libro, col fervore del soldato unito al-
l'equanimità dello storico.

VINI FINI DI SARDEGNA

dell'izia della mensa

MALVASIA - VERNACCIA - MOSCATO - NASCO - MONICA - GIRO
tipi secchi e liquorosi soavemente profumati e di grazia particolarissima

Spedizione in casse da 12 bottiglie oò in damigiane — Chiedere prezzi

S. ZEDDA ZEDDA SUCCESSORI - CAGLIARI

MICHELIN

STABILIMENTI TORINO TRENTO DIREZ. COMMERC. MILANO





l'olio Carli in tutte le famiglie

Se desiderate mangiare bene usate alla vostra mensa l'Olio Carli purissimo d'oliva dall'aroma dolce e squisito.

Questo prelibatissimo prodotto è consumato con soddisfazione dalle migliori famiglie italiane e lo potete avere a prezzo di fabbrica in piccole damigiane consegnate a domicilio. Favorite esaminare i prezzi e le condizioni di vendita.

LISTINO VENDITE - GIUGNO 1933 DAMIGIANE

chili 15 netto - L. 5,50 al kg.	chili 30 netto - L. 5,20 al kg.
chili 20 netto - L. 5,40 al kg.	chili 40 netto - L. 5,10 al kg.
chili 25 netto - L. 5,30 al kg.	chili 50 netto - L. 5,00 al kg.

LISTINO-vendite valevole per quanto in tempo

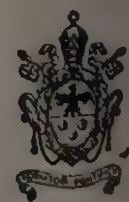


Damigiane nuove gratis - Trasporto ferroviario da noi pagato - Viaggio a nostro rischio e pericolo - Pagamento verso assegno ferroviario all'arrivo della merce.

Rimettendo il pagamento anticipato ribasso di cent. 10 a chilo - Nostro C. C. Postale 4-49 - Nelle Città ove esiste il servizio, desiderando la consegna a domicilio, tenere conto dell'addebito di Lire 3 per damigiana.



Fratelli Carli
PRODUTTORI OLIO D'OLIVA
ONEGLIA



Gli oli d'oliva non hanno mai raggiunto un limite così basso; sapete acquistare quindi di questo momento molto propizio per gli acquisti.

Sac. RAFFAZZELLO BIANCHINI. - *L'Impruneta*, Paese e Santuario. - Libreria Editrice Fiorentina. Pag. 182, con illustrazioni: L. 6.

Eleganza di arte fiorentina, semplicità agreste, grazia di paesaggio rendono cara e indimenticabile l'Impruneta, famosa per la sua Madonna miracolosa e la sua Fiera, ora sapientemente illustrata da questo bello ed esauriente libretto.

U. TAVECCHI - *Diario dell'Alpinista*. - Tecnografica Editr. Tavecchi, Bergamo, 1933-XI, pag. 220 con 12 cartine: L. 5.

E' la 8ª edizione del notissimo *vademecum* dell'alpinista e dell'escursionista, migliorata e ampliata. Contiene l'elenco di tutti i rifugi alpini con dati sull'altitudine, la capienza, i servizi, le vie d'accesso, ecc., l'elenco e le tariffe delle guide organizzate dal C. A. I. e una quantità di altri dati e notizie utili ai frequentatori della montagna.

Il porto di Genova. - Impianti, servizi, ordinamenti, tariffe. - Editore Cap. Enrico Girtler, Via XX Settembre 40/6, Genova, 1933-XI, pag. 400, con illustrazioni: L. 25. - Sconto del 15 % per i Soci del T. C. I. che faranno richiesta del volume direttamente all'editore, indicando il numero di tessera.

Il volume è pubblicato con l'autorizzazione del Consorzio Autonomo del Porto di Genova. Dopo una brevissima storia del Porto, con particolare riguardo a quanto è stato fatto negli ultimi anni dal Governo Nazionale, sono prese in esame le organizzazioni portuali, le norme principali per lo sbarco, l'imbarco, il facchinaggio, il pesaggio, lo stivaggio, ecc., delle merci; inoltre, ciò che rappresenta una novità in confronto alle edizioni precedenti, sono riportate le tariffe portuali in vigore per tutti i generi di merci, elencate alfabeticamente.

ANTONIO MORASSI. - *Il Museo Poldi-Pezzoli in Milano*. - Pag. 60 con 77 illustrazioni. Libreria dello Stato, Roma, Anno XI: L. 15.

Nella Collezione Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia, edita dal Ministero dell'Educazione Nazionale.

ETTORE DOGLIO. - *Guida delle Valli di Susa. Bardonecchia*. - S. Lattes e C., Torino, 1933, pag. 122: L. 7.

Fa parte della serie di piccole Guide che detta Casa pubblica con successo, e contiene, come le precedenti (V. d'Aosta), altrettanta copia di dati e di illustrazioni.

A. BIZZARRI e G. GIAM.

rara storico-artistica, 1. ciale e turistica. - Ufficio Viaggi Banca Giampaoli e C., Carrara, pag. X-318-CI: L. 15.

E' un'ottima guida turistica e storico-artistica illustrata di Carrara e de' suoi dintorni, preceduta da brevi notizie storiche, geografiche e storico-artistiche e seguita da un annuario commerciale.

TOMMASO ALFONSI. - *Il dialetto corso nella parlata Balanina*. - Raffaello Giusti, Livorno, 1932-XI, pag. 193: L. 18.

E' un dizionarietto corso-italiano-francese, preceduto da opportuni cenni introduttivi.

T. MANLIO TARROCHI. - *La Libia Italiana*. - Pag. 188, E. De Simone Edit., Napoli.

E' la trattazione delle vicende politiche e diplomatiche delle nostre aspirazioni africane, concretatesi nell'occupazione della Libia, e della storia della colonia durante e dopo la guerra europea.

MARIO MARENESI. - *La Villa Nazionale di Strada*. - Nella serie «Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia», a cura della Direzione. Gen. Antichità e B. A., Roma, 1932-X. Pag. 36 illustr.: L. 5.

COSTANZO CARBONE. - *Vagabondaggi Genovesi*. - Con prefaz. di Alessandro Varaldo. Pag. 189. Casa Edit. Apuania, Genova.

TOMMASO DE ANGELIS. - *I Conti di Caserta*. - Caserta, Ed. Beneduce e Papa, 1932.



La rinomata Posateria

"MARCA MARTIN"

IN ALPACCA ARGENTATA

immutabile restando la sua qualità, ha **ridotto** sensibilmente i suoi prezzi.

Dove l'articolo non è in vendita, chiedere il nuovo listino al Concessionario Generale per l'Italia.

GUGLIELMO HAUFLE - Milano

Via Monte Napoleone, 34 (angolo Via Gesù)

Telef. 70-891

BRODO
DI CARNE IN DADI
Marca Croce



MAGGI
non aromatizzato
Stella in Oro

grande interesse, per le specie di questo circuito. Infatti poco più di tre chilometri Monte Carlo e la Concomuni di una città cpresentate dai march e da un tunnel. Lpiù cento volt corsa si svolFunzioni. - Pag. 279. Como, Tipografia Editrice Ostinelli, 1932: L. 15.

D. LUIGI BO. - *Brevi notizie storiche sulla antica parrocchia di Maresco in Montecchiara d'Asti.* - Pag. 136. Premiata Scuola Tipogr. Michelerio, Asti, 1933: L. 3.50.

Problemi economici del-

GIORGIO MORTARA. - *Problemi economici dell'ora presente*. - Città di Castello, Soc. An. Tipografica «Leonardo da Vinci», 1932.

ING. G. INGIGNOLI. — *Sul problema della Metropolitana a Milano.* — Indagine tecnica ed economica intorno a una soluzione possibile. Libr. Editr. Politecnica, Milano, 1933, pag. 64.

ULDERICO ROLANDI. - *Musica e Musicisti in Malta*. - Edizioni dell' Archivio Storico di Malta. R. Giusti, Livorno, 1932-X, pag. 132 con illustraz.: L. 20.

EDOARDI GALLI. - *La cattedrale normanna di Tropea restituita al suo pristino aspetto.* - Roma, 1932.

KIPPELIN. — *Scontri di Pattuglie*. — Pag. 255.
Scuola Tip. Orfanotrofio Maschile, Amatrice, 1933: L. 7.

ARMANDO LODOLINI. - *Il Quirinale*. - Romanzo storico, L. Cappelli, Bologna, pagine 224: L. 8.

ORAZIO MARUCCHI. — *Guida archeologica della città di Palestrina*. — Roma, Ed. E. Pinci, 1932.

Statistica dei Soci al 30 aprile 1933-XI.

Soci annuali che avevano rinnovato la quota al 30 aprile 1933	N.	147 792
Soci annuali per il 1933 iscritti alla stessa data		12 984
Soci Vitalizi iscritti al 31 dicembre 1932	N.	211 073
Soci Vitalizi iscritti dal 1° gennaio al 30 aprile 1933		3 785
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 30 aprile 1933		9.687
		<hr/>
		224 545

Totale Soci N. 385 321

Presumibili rinnovi Soci annuali già iscritti nel 1932 che non pagarono ancora la quota del 1933 e presumibili nuove iscrizioni

Totale Soci N. 408 32

21 000

Totale Soci N. 408 321

Condirettore responsabile:
Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10.
(Tel.: Società Grafica G. ...)

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10.
Stampa: { *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100.
 { *Notizie ed Echi e Pubblicità:* Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7

Stampa: { Testo: Società Grafica
Notizie ed Echi e Pubblicità: Capriolo & C.



OLIO PURO D'OLIVA

Car. G. Montana
Abenga

**FORNITORE DEI
SOCI DEL T.C.I.**

(RIVIERA LIGURE)

Prezzi speciali per i SOLI Soci del T. C. I.

Anelli in tempo	Damig.	da	Kg.	50	a	L.	5,50	L.	275	—	} Marca G M Extra sublime di Prima Pressione Peso netto
	»	»	»	35	»	»	5,60	»	196	—	
	»	»	»	25	»	»	5,70	»	142,50	—	
	»	»	»	20	»	»	5,80	»	116	—	
	»	»	»	20	»	»	5,80	»	116	—	

Olio Puro d'Olive di Seconda Pressione - tipo grasso
Ribasso di cent. **30** al Kg. sul prezzo della Marca **G M**

Cassa da Kg. 50 Sapone vero Marsiglia al 72 %	L.	165 —	la cassa
" " " 25 " " " " "	"	85 —	"

I prezzi suddetti sono per pagamento **anticipato** (usufruire del nostro conto corrente postale N. 4/47). Per pagamento in assegno ferroviario il prezzo aumenta di cent. 10 al Kg. Recipienti nuovi gratis Porto ferroviario pagato da noi. Per merce resa a domicilio (ove c'è servizio) L. 3 in più per collo e per quintale.

Ai soci del T. C. I. che ne fanno richiesta, si spedisce gratis la Pubblicazione: «L'OLIVO E L'INDUSTRIA OLEARIA». È indispensabile a tutti i consumatori d'olio.

OGGI STESSO



IL VOSTRO
CALZOLAIO
HA PRONTE
PER VOI NEL
MIGLIOR
ASSORTIMENTO

LE NUOVE
CALZATURE

AQUILA

CON SUOLA GOMMA CUCITA
A GUARDOLO

INDUSTRIA
GOMMA &
HUTCHINSON

ANTICOLANA

ACQUA MINERALE
NATURALE
DA TAVOLA

I D E A L E
D I G E S T I V A



SOC. AN. FIUGGI (ANTICOLANA)
ROMA - PIAZZA DELLA PILOTTA, 3

Agente Generale per la vendita in Italia e Colonie
CAV. VINCENZO ONOFRI
ROMA - PIAZZA MIGNANELLI, 3

ATLANTIC



OIL

Soc. An. Lubrificanti **E. FOLTZER** - Sezione **ATLANTIC OIL** - Genova

LANA GATTO



VAL.

